

Het Noord-Oostzeekanaal tussen Brunsbüttel en Kiel is een van de drukst bevaren kanalen ter wereld. De schepen, sluisen, bruggen en pontjes maken de waterstraat ook tot een toeristische trekker. Het 120 jaar oude kanaal heeft echter een forse opknappingsbeurt nodig.



De sluisen van het Noord-Oostzeekanaal bij Brunsbüttel uit 1894 en 1914 moeten worden gemoderniseerd, maar ook het kanaal zelf moet op de schop.

FOTO: JULICHAB

Het Noord-Oostzeekanaal in een notendop

Gert-Jan Hospers

Stichting Stad en Regio, Radboud Universiteit & Universiteit Twente

Das Land zwischen den Meeren, het land tussen de zeeën. Zo wordt de Duitse deelstaat Sleeswijk-Holstein vaak genoemd. Het noordelijkste *Bundesland* grenst namelijk niet alleen aan Denemarken, maar ook aan de Noord- en Oostzee. Eeuwenlang moesten schepen uit het Oostzeegebied door het Kattegat en Skagerrak om de Noordzee te bereiken. De Vikingen, die handel dreven vanuit hun nederzetting Haithabu (vlakbij het huidige Schleswig), zouden al plannen hebben gehad om die omweg met een waterverbinding door het land te verkorten. Het

duurde nog tot 1777 voordat het zover was. Koning Christian VII liet toen het 43 kilometer lange Eiderkanaal graven tussen Kiel aan de Oostzee en Rendsburg, midden in Sleeswijk-Holstein. Vanuit Rendsburg konden schepen de Eider op, een rivier die na 130 kilometer in de Noordzee stroomde. Maar een eeuw later bleek deze route niet meer te voldoen. De reden: voor het Eiderkanaal waren de schepen intussen te groot geworden, terwijl het Duitse rijk voor z'n oorlogsvloot een betere verbinding wilde. In 1887 legde Keizer Wilhelm I de eerste steen voor de bouw van het Noord-Oostzeekanaal. Er werd met man en macht gebouwd. In de meest intensieve periode waren er zo'n 8900 arbeiders aan het werk. Acht jaar later was het megaproject klaar. Het Noord-Oostzeekanaal kreeg een lengte van ruim 98 kilometer en liep tus-



De Holtenuer Hochbrücke (boven) vervangt twee eerdere bruggen en kwam gereed in 1992.

Rechts: Levensauer Hochbrücke, voltooid in 1894 (zie beeld) en ingrijpend verbouwd in 1954. In 1984 kwam er een tweede brug naast. Er zijn vergevorderde plannen voor een nieuwe constructie op de fundamenten van de oude brug.



sen Brunsbüttel aan de Elbe via Rendsburg naar Kiel-Holtenau. In 1895 opende Keizer Wilhelm II, de kleinzoon van Wilhelm I, het kanaal feestelijk. Tussen 1907 en 1914 werd de waterweg alweer verbreed en kwamen er twee extra sluisen bij. Sindsdien is het in het land tussen de zeeën een onafgebroken komen en gaan van schepen.

VRACHTSCHEPEN

De marketeers van Sleeswijk-Holstein vermelden te pas en te onpas dat het Noord-Oostzeekanaal, meestal afgekort tot NOK, 'de drukst bevaren kunstmatige waterstraat ter wereld' is. De vraag is of dat helemaal klopt. Zeker: met bijna 35.000 passerende grote schepen per jaar is er op het NOK veel meer beweging dan op het Suezkanaal (17.000 passages) en het Panamakanaal (15.000 passages). Maar het lijkt erop dat de marketeers zich beperken tot een vergelijking van kanalen tussen twee zeeën. Door het Amsterdam-Rijnkanaal, dat het Amsterdamse IJ via Utrecht en Wijk bij Duurstede met de Waal bij Tiel verbindt, varen jaarlijks zo'n 87.000 schepen, ook al is de lading per vaartuig over het algemeen geringer dan die op het NOK. De 3000 ton die een doorsneeschip op het NOK vervoert, valt echter in het niet bij de gemiddelde scheepsloading op het Suezkanaal (14 keer zo veel) of op het Panamakanaal (5 keer zo veel). Hoe het ook zij, het NOK – in het Engels aangeduid als Kiel Canal – staat in het rijtje van drukst bevaren kanalen ter wereld. Na een piek in 2006, toen 43.000 vrachtschepen het kanaal passeerden, is het aantal geleidelijk gedaald. Dat heeft te maken met een wereldwijde ontwikkeling in de zeevaart: reders zetten steeds grotere schepen in om de vracht zo efficiënt mogelijk te vervoeren. De containerschepen die door het NOK varen, worden steeds groter. Voorlopig ligt het record bij de Aeolian Vision:

Noord-Oostzeekanaal



een schip met een lengte van 229 meter.

Voor het Oostzeegebied is het Noord-Oostzeekanaal de poort naar West-Europa. Schepen doen er zo'n acht uur over en besparen daardoor een hoop tijd – via Denemarken zouden ze veel langer bezig zijn. Het kanaal is ook van groot belang voor de haven van Hamburg: elke derde container die er wordt omgeslagen, komt via het NOK binnen. Naast containers vervoeren de schepen bulkgoederen zoals hout, olie, steenkool, erts, kunstmest, ijzer en graan. Het kanaal is het hele jaar open. In 2013 was het echter 18 dagen dicht, niet alleen vanwege slechte weersomstandigheden, stakingen en ongelukken, maar ook door reparatiewerkzaamheden aan de sluisen. De sluisen bij Brunsbüttel uit 1897 en 1914 zijn sleets, wat zich nu begint te wreken. Ook de sluisen in Kiel-Holtenau moeten nodig gereviseerd worden. Volgens critici heeft de Duitse regering het NOK jarenlang verwaarloosd. Het kanaal staat voor hen symbool voor de slechte toestand waarin de Duitse verkeersinfrastructuur zich bevindt. De digitale infrastructuur rond het NOK is gelukkig wél up-to-date. Dat is ook noodzakelijk, want door de grote diversiteit aan scheepstypes op het kanaal is veiligheid cruciaal. Vanuit de centrale in Brunsbüttel wordt het verkeer op het NOK gereguleerd, terwijl loodsen aan boord gaan om de vrachtschepen te begeleiden. Het AIS (*Automatic Identification System*) waarmee de schepen zijn uitgerust, zorgt ervoor dat de locatie van elk vaartuig op elk moment bekend is. Ook de *Schiffsbegrüßungsanlage* bij Rendsburg (kader rechts) heeft daar baat bij.

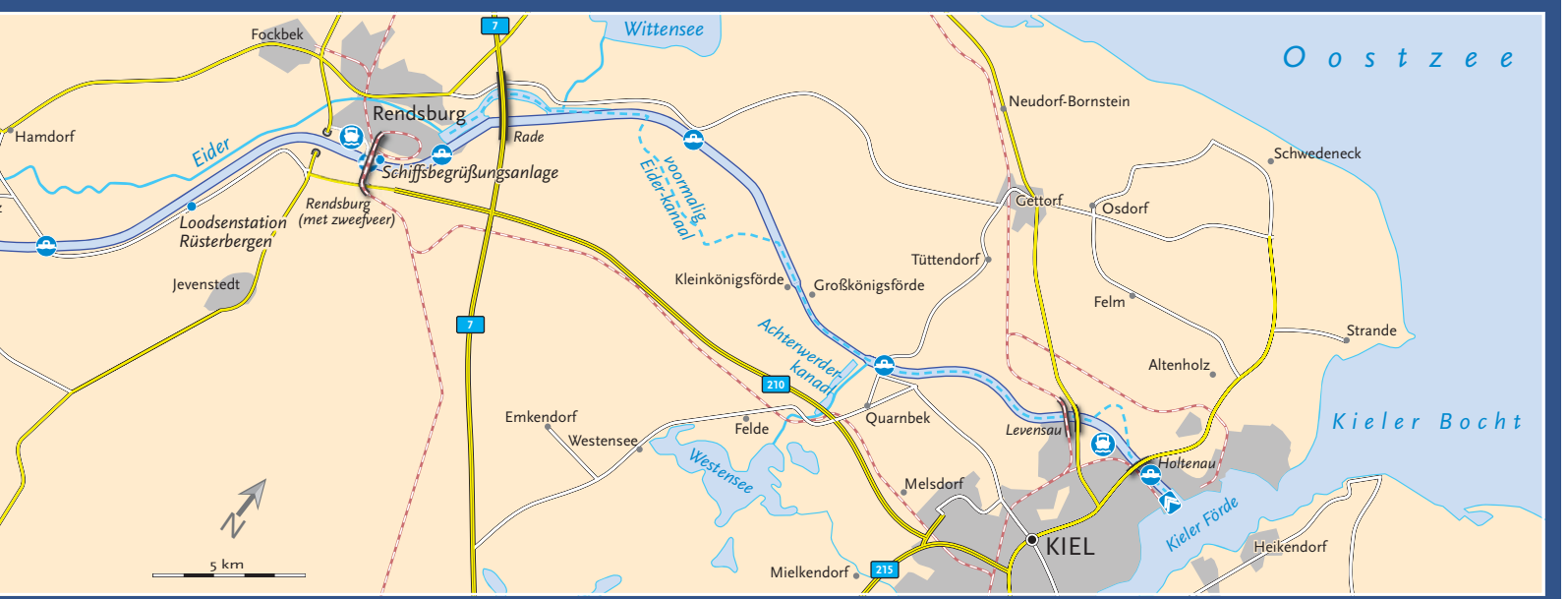
TOERISME

Steeds meer toeristen en recreanten uit binnen- en buitenland ontdekken de charme van het Noord-Oostzeekanaal. Dat geldt



Begroeting met volkslied

Zelfs als de paus per schip voorbij zou komen, kan hij op passende wijze worden begroet. De *Schiffsbegrüßungsanlage* aan het Noord-Oostzeekanaal ter hoogte van Rendsburg heeft 220 volksliederen in het archief, waaronder de hymne van Vaticaanstad, evenals allerlei gegevens over de schepen die de wereldzeeën bevaren. Tussen 10 en 18 uur wordt elk vrachtschip dat de scheepsbegroetingsinstallatie passeert, via luidsprekers welkom geheten met het volkslied van het land waar het geregistreerd staat. Omdat veel schepen onder 'goedkope vlag' varen – denk aan Panama, Liberia en de Bahama's – hoor je regelmatig dezelfde exotische volksliederen langskomen. Tijdens de ceremonie wordt tevens de Duitse vlag gedipt (gestreken om daarna meteen weer gehesen te worden) als een groet aan de bemanning. Daarvoor en daarna vertelt een van de vier speciaal getrainde *Schiffsbegrüßer* van alles over het schip dat voorbijvaart, zoals de vertrek- en aankomsthaven, technische gegevens en de lading. De *Schiffsbegrüßungsanlage* maakt deel uit van café-restaurant *Brückenterrassen*, zodat je het boeiende ritueel onder het genot van *Kaffee und Kuchen* kunt bekijken.





Het zweefveer uit 1913, die *Eiserne Lady*, zoekt ieder kwartier onder de spoorbrug bij Rendsburg heen en weer.

allereerst voor watersporters die met hun zeil- en motorjachten op het kanaal behendig langs de zeeschepen manoeuvreren. Ze mogen alleen overdag varen, maar hoeven niet veel vaargeld te betalen en hebben geen loods nodig. De meeste hobbyschippers komen uit Duitsland of Scandinavië, maar er zitten ook redelijk veel Nederlandse vaartouristen bij. 's Zomers, wanneer grote cruiseschepen het NOK passeren, is het een drukte van belang en is er op het kanaal veel te zien. Bij fietstoeristen is de *Radroute Nord-Ostsee-Kanal* dan ook populair. Langs het hele NOK loopt een fietspad van betonplaten waarop je prima kunt fietsen. Er zijn meerdere, goed aangegeven routes, waarbij je behalve langs het kanaal af en toe ook door het heuvelachtige binnenland van Sleeswijk-Holstein wordt geleid. Overal vind je rustpunten, met bankjes, toeristische informatie en soms wat horecavoorzieningen. Komend vanuit Brunsbüttel staat voordat je Rendsburg inrijdt zelfs 'de langste bank ter wereld': een houten bank van ruim een halve kilometer, waarmee de stad in het *Guinness Book of Records* is gekomen. Ook al wordt betwist of het écht 's werelds langste zitbank is, het uitzicht op het NOK is er prachtig. Naast een camping aan het water bij het dorp Hochdonn bevinden zich aan de kanaaloevers diverse camperplaatsen.

Ook liefhebbers van civiele kunstwerken komen op en rond het kanaal volop aan hun trekken. De sluisen en bruggen, waarvan sommige meer dan een eeuw oud zijn, trekken veel publiek. Vanaf platforms in Brunsbüttel en Kiel-Holtenau kun je van minuut tot minuut volgen hoe de sluisen zeeschepen en recreatievaartuigen schutten. In Brunsbüttel wordt bijvoorbeeld een verschil in waterniveau van 1,5 meter overwonnen, een proces dat ongeveer drie kwartier duurt. De tien bruggen over het NOK zijn stuk voor stuk fotogeniek. Ze staan hoog op de poten en zijn meestal behoorlijk lang. Die bij Brunsbüttel is bedoeld voor autoverkeer en telt 2,8 kilometer. De stalen spoorbrug bij Rendsburg

is misschien nog wel indrukwekkender. Ze is bijna net zo lang, maar stamt uit 1911-1913. Vanuit de trein, die sierlijk en langzaam omhoog klimt, beleef je de brug het best. Minder imposant, maar wel charmant zijn de veerpontjes die op 14 plekken langs het NOK auto's, fietsers en voetgangers overzetten. De overtocht, die niet meer dan twee minuten duurt, is gratis. Dat is al zo sinds de bouw van het kanaal: een tegemoetkoming van Keizer Wilhelm I aan de inwoners die hun dagelijkse leefomgeving door de waterscheiding ingeperkt zagen. Ook hier heeft Rendsburg voor de toerist iets bijzonders in petto: de stad heeft een zweefveer, in de volksmond ook wel *die eiserne Lady* genoemd. De veerpont uit 1913 hangt aan kabels en zweeft om het kwartier onder de Rendsburgse spoorbrug heen en weer.

TOEKOMST

Met de beroeps- en recreatievaart en ook met het toerisme dat eruit voortvloeit, is het druk op het Noord-Oostzeekanaal. De deelstaat Sleeswijk-Holstein beseft dat het NOK enig in z'n soort is en zich goed leent voor regiomarketing. Tegelijkertijd wordt de roep om het kanaal en de omliggende infrastructuur te moderniseren steeds luider. De sluisen bij Brunsbüttel en Kiel-Holtenau zijn verouderd en het is de vraag of een kanaal van meer dan een eeuw oud wel op de toekomst is voorbereid. In 2012 hebben bedrijven en instellingen uit heel Noord-Duitsland een initiatiefgroep opgericht, Initiative Kiel Canal, die de Duitse politiek onder druk zet en tot snelle actie maant. In 2014 heeft de Duitse regering inderdaad bijna een half miljard euro vrijgemaakt voor een nieuwe sluis in Brunsbüttel. Er wordt op dit moment hard aan gewerkt; de sluis moet in 2020 gebruiksklaar zijn.

Maar volgens het bestuur van Initiative Kiel Canal is er meer nodig – het is alle hens aan dek. Eind 2014 kwam de groep daarom met een masterplan voor het NOK met acht punten waarin de Duitse regering tot 2028 zou moeten investeren. Daarbij gaat het niet alleen om verdere modernisering van de sluisen, maar ook om de vervanging van een brug uit 1893 en verbreding van een smal stuk van het NOK bij Großkönigsförde. De belangrijkste wens van Initiative Kiel Canal is echter een verdieping van het kanaal van 11 naar 12 meter, omdat de containerschepen alsmear groter worden. Want anders, zo stelt de groep, zouden reders wel eens kunnen overwegen om in plaats van het Noord-Oostzeekanaal de omweg via Denemarken te nemen. En dat is natuurlijk een doemscenario – het bestaansrecht van het kanaal is nu juist dat het een interessante alternatieve vaarroute vormt.

BRONNEN

- Brummen, D. 2014. *Kleines ABC des Nord-Ostsee-Kanals*. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum.
- Schmidt, W. 2015. Mit Schleusen aus der Kaiserzeit. *Zeit Online*, 19 juni 2015.
- Touristische Arbeitsgemeinschaft NOK 2015. *Journal '15 Nord-Ostsee-Kanal Ab durch die Mitte! Rendsburg*.
- Websites: www.kiel-canal.org, www.brueckenterrassen.de, www.tinok.de en de Duitse Wikipedia-site Nord-Ostsee-Kanal.