



NOK-Route

Fähren am Nord-Ostsee-Kanal

Mit dem Kanalbau wurden zahlreiche Straßen- und Eisenbahntrassen durchtrennt. Das Deutsche Reich wurde in sogenannten Planfeststellungsbeschlüssen verpflichtet, als Ausgleich zu den „zerschnittenen“ Eisenbahnlinien und Landstraßen kostenlose Übergänge für die Benutzer zu betreiben. Auch heute noch ist die Fährüberfahrt aus diesem Grund kostenlos. Es entstanden einige große Hochbrücken und Eisenbahndrehbrücken. Die übrigen unterbrochenen Straßen wurden mit insgesamt 14 Fährverbindungen, unterhalten und betrieben von den Wasser- und Schifffahrtsämtern Kiel-Holtenau und Brunsbüttel, verbunden. Mit dieser Vielzahl von Querungsmöglichkeiten ist der Nord-Ostsee-Kanal nach internationalem Maßstab überdurchschnittlich gut versorgt. Der Suez- und Panamakanal erhielten beispielsweise erst in den 1960er Jahren jeweils eine Brücke.

Die zweimalige Erweiterung des Kanals erforderte eine ständige Anpassung der Querungsmöglichkeiten. Vor den Ausbauten wurden einfache plattbodige kastenartige „Prahmfähren“ oder „Seilfähren“ eingesetzt, die nach allen Seiten offen waren. Von Hand betrieben kostete das Übersetzen enorme Muskelkraft. Bereits mit der ersten Kanalerweiterung 1907 bis 1914 wurden die handbetriebenen Fähren von motorbetriebenen Kettenfähren abgelöst, die an einer im Kanalbett liegenden Kette von Ufer zu Ufer geführt wurden. Diese Kettenfähren wurden bei der zweiten Kanalerweiterung in den Jahren 1965 bis 2000 durch freifahrende motorbetriebene Fähren ersetzt.

Die Fähre Breiholz ist eine solche Fähre. Sie darf maximal 116 Personen und 10 Autos transportieren und verkehrt ganzjährig rund um die Uhr. Bis auf die Schwebefähre Rendsburg und die Motorbarkassen-Fähre in Kiel-Holtenau sowie die 100-t-Fähren in Brunsbüttel und Nobiskrug handelt es sich am Nord-Ostsee-Kanal um baugleiche Fähren, die in der Größe 45-t eingesetzt werden. Für den reibungslosen Ablauf der Kanalquerung sorgen die Fährmänner, die ein sogenanntes „Binnenschifferpatent A mit Kapitänserfahrung“ besitzen müssen, um eine Fähre führen zu dürfen. Dies ist nicht immer einfach, denn alle Schiffe im durchgehenden Kanalverkehr sind vorfahrtsberechtigt. Bei hohem Verkehrsaufkommen kann es so zu erheblichen Wartezeiten für die Fähren kommen.



© www.nok-sh.de • www.bueroOeding.de

Kanal-Technik