

Schleusen und Kanäle (1) (von Dieter Glashagen)

Auf meinen ausgedehnten Fahrten mit meiner Motoryacht NIGEHRN habe ich bisher Nord- und Westdeutschland Mecklenburg-Vorpommern, Berlin sowie das angrenzende Ausland: Holland, Dänemark, Schweden, Polen kennen gelernt. Dabei habe ich viele Kanäle und dabei unzählige Schleusen passiert.

Wozu werden **Schleusen** gebraucht? Sie gewährleisten eine ausreichende Wassertiefe für die Schiffbarkeit auf den Kanälen. Durch Nacheinanderschalten einer oder mehrerer Schleusen lassen sich beträchtliche Höhenunterschiede in der Landschaft überwinden.

Als Beispiel möchte ich den **Elbe-Lübeck Kanal** erklären, nicht wegen einer spektakulären Berg- und Talfahrt, sondern weil er als historisches Anschauungsmaterial direkt vor unserer Haustür liegt. Wer nicht wie ich den Kanal mit dem eigenen Schiff auf dem Weg zur Ostsee benutzt, kann Ausflugsfahrten buchen oder auf dem durchgehend ausgebauten Radweg am Ufer bis Lübeck radeln. Der erste Kanal entstand 1390-1398 durch Verbindung der Flüsse Delvenau und Stecknitz und hatte dabei eine Länge von 94 km und eine große Zahl von Schleusen. Altarme rechts und links des Elbe-Lübeck Kanal sind heute noch zu erkennen. Reste der Dückerschleuse und die restaurierte Palmeschleuse in Lauenburg sind zu besichtigen. Der neue Kanal wurde 1900 eingeweiht, hat eine Länge von 62 km mit einer Scheitelhöhe von 12 m bei Mölln. 7 Schleusen, ausgelegt für Schiffe bis 65m, sind von Lauenburg bis Lübeck zu bewältigen. Der durch die Schleusungen entstehende Wasserverlust wird durch die Möllner Seen ersetzt. Seit der Indienstellung galt der Kanal als vorbildlich, insbesondere die mit Wasserkraft betriebenen Torantriebe, die heute noch einwandfrei funktionieren. Erst 2007 wurde die erneuerte Schleuse Lauenburg in Betrieb genommen. Die Kammer hat nun eine Größe von 115 x 12,5 m. Größere Schiffe können auf diesem Weg die Verladeanlage für Kies und Betonteile oberhalb Lauenburg erreichen.

Auf von Berufsschiffahrt befahrenen Kanälen werden diese vorrangig vor dem Freizeitverkehr abgefertigt. Das bedeutet, dass sich der Sportskipper eventuell auf Wartezeiten einrichten muss. Die Einfahrt in den Schleusenbereich wird mit einer Lichtzeichenanlage geregelt die bis auf wenige Ausnahmen überall gültig ist.

- 2x rot senkrecht Anlage gesperrt,
- 2x waagrecht in Betrieb,
- 2x rot Schleusung wird vorbereitet
- 2x grün Einfahrt freigegeben.



Das grüne Signal erlaubt mir von der Elbe kommend die Einfahrt in die Lauenburger Schleuse. Die Doppeltore sind geöffnet. An der ca. 8m hohen Schleusenwand stoppe ich das Schiff in der Nähe von einem in der Mauer eingelassenen Poller, wo der Bootsmann den Festmachertampen auf Slip belegt. Nachdem weitere Sportboote festgemacht haben, schließen sich die Tore und Wasser strömt durch seitliche Kanäle in die Kammer. Der Wasserstand steigt stetig, ein schnelles Umsetzen der Leine auf einen höher gelegenen Poller ist nötig.

Nachdem der Wasserstand mit dem Oberwasser ausgeglichen ist, wird dort das Tor geöffnet. Es ist ein Kipptor wie alle oberen Tore auf diesem Kanal. Die Ausfahrt wird bei vollständig versenkten Tor mit einem von rot auf grün geschaltetes Signal frei gegeben. Ab geht es jetzt im Konvoi zur nächsten Schleuse, aber bitte schön langsam, denn es sind nur maximal 10 kmh erlaubt. Die Schleuse Witzeze kommt in Sicht. Falls nicht gerade in Gegenrichtung geschleust wird, steht das Signal bereits auf grün, die Einfahrt ist frei. Es



geht nochmals 4 m aufwärts, wie gehabt. Noch zu erwähnen sind die Durchfahrtshöhen, die auf 4,5m begrenzt sind wegen fester Straßenbrücken im Schleusenbereich. Freie Fahrt an Mölln vorbei, dann mit 5 Schleusungen abwärts bis die Kanaltrave in Lübeck erreicht ist.