

## **Der Nord-Ostsee-Kanal:**

### **Weltbekannter Weg für Schiffe und Boote durch das Holsteiner Land**

*Eine vielseitige Betrachtung als aufmerksames >Wahrschau< für alle Sportbootskipper.*

#### **Einleitung**

Als Segler und Motorbootfahrer mit Heimathafen an der Elbe kennen wir die uns umgebenden Wasserwege ziemlich genau, weil wir sie in der wärmeren Jahreszeit für unseren Wassersport brauchen: die Elbe mit ihrem Mündungsbereich zur Deutschen Bucht in der Nordsee sowie mit ihren Nebenflüssen und südlichen Kanälen, den Oberelbeweg mit dem Elbe-Lübeck-Kanal und als wichtigste Wasserstraße überhaupt: der Nord-Ostsee-Kanal, nachfolgend kurz NOK genannt. Dieser ermöglicht uns den vergleichsweise kürzesten und am leichtesten zu befahrenden Weg zur Westlichen Ostsee, zu den schönen dänischen Inseln, ins Kattegat und ostwärts. Wir haben uns seit Jahrzehnten daran gewöhnt, nach dem Tidekalender bei ablaufendem Wasser elbabwärts möglichst rechtzeitig den strömungsreichen „Warteraum für Sportfahrzeuge“ bei Tonne 60/NOK 1 auf der nördlichen Brunsbütteler Reede zu erreichen, auf das Schleusensignal „weiß unterbrochen = Einfahrt frei für Sportfahrzeuge“ geduldig zu warten und uns dann in die frei gegebene Schleusenkammer zu begeben (wo es auch nicht immer bequem zugeht). Die dann folgende, zumeist bei der Gieselau-Schleuse oder bei Rendsburg unterbrochene Kanal-Passage wirkt gegen die Unterelbe geradezu ruhig und erholsam. Bei den Holtenauer Schleusen erwartet uns eine vergleichsweise entspannte Warte- und Abfertigungssituation: Auch hier gibt es die bekannten Lichtsignale, wir machen an den langen, für große Seeschiffe gebauten Holzfernern fest, krabbeln die steile Leiter hoch und eilen zum Schleusenbüro, um die fällige Kanalgebühr zu entrichten. Ist alles erledigt und der Schleusenmeister hat die zumeist geringe Wasserstands Differenz zur Ostsee ausgeglichen, sind wir in die „Freiheit des Baltischen Meeres“ entlassen. Es lohnt sich also für uns, einmal den vielen nautisch-juristischen Bestimmungen, den technisch-hydrographischen Eigenschaften, der regional-ökonomischen Bedeutung und den ökologisch-touristischen Erscheinungen des NOK nachzuspüren. In 12 Kapiteln soll dies nachfolgend zu lesen sein, die jeweiligen Stichwörter sind unterstrichen. Es gibt viel zu berichten über diese maritime Landschaft zwischen den Meeren !

#### **1. Zur Entstehung und Baugeschichte des NOK - vom „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ von 1895 zum „Kiel-Canal“ unserer Zeit**

Wer sich mit der Vor- und Baugeschichte des NOK beschäftigen will, findet in jedem guten Universal-Lexikon eine zumindest knappe Beschreibung (hier bei Bertelsmann 1993): „*Nord- Ostsee-Kanal, ehem. Kaiser-Wilhelm-Kanal, in der internat. Schifffahrt Kiel-Canal gen., die kürzeste Verbindung zw. Nord- und Ostsee, von Brunsbüttel (an der Unterelbe) bis Holtenau (an der Kieler Förde), 98,7 km lang; meistbefahrenste künstl. Wasserstraße der Welt; 1887 - 95 gebaut, 1907 - 14 erweitert.*“ Dazu sollte man das umfangreiche Buchangebot zum NOK kennen, wenn man Genaueres erfahren will; hier zwei Beispiele:

Auf 235 Seiten bildhaft und informationsreich beschrieben, bietet sich aktuell ein umfangreich aufgemachtes Sachbuch von Werner Scharnweber an, „Nord-Ostsee-Kanal / Kiel Canal“ (Edition Temmen, Bremen 2009, EUR 19,90), dessen in 125 Stichwörtern vorgelegte Aufmachung nahezu alle wichtigen Erscheinungsformen des NOK zweisprachig deutsch / englisch umfaßt. Bei den vielen hier vorgestellten besonderen Schiffen wie etwa der MS EUROPA, dem Traditionssegler ALEXANDER VON HUMBOLDT und der königlich-dänischen Yacht DANNEBROG fehlen die vielen Sportboote als Kanal-Benutzer allerdings fast völlig. Wer es knapper haben will, sollte das ebenfalls stichwortartige, aber alphabetisch geordnete solide gebundene Taschenbuch „Kleines ABC des Nord-Ostsee-Kanals“ von Dieter Brumm (Husum 2007, EUR 9,95) kaufen, in dem etwa 45 Stichwörter bildhaft und textlich einsprachig erklärt werden. Zu „Yachten und Motorboote“ heißt es zutreffenderweise u.a.: „*Etwa 15.000 Segelyachten und Sportboote fahren jedes Jahr durch den Nord-Ostsee-Kanal, an manchen Sommer-Wocheenden sind es Hunderte. Beliebt ist die Kanalfahrt bei den Freizeit-Kapitänen, weil sie einen schnellen und relativ sicheren Wechsel zwischen Nord- und Ostsee oder umgekehrt ermöglicht. Zumal die Kanalgebühren für Skipper gering sind....*“. Lesenswert ist hierzu auch der Aufsatz „Die kleine Nordostpassage“ in mare Nr. 42/Febr. 2004, in dem u.a. das „Bernoulli-Gesetz“ beschrieben wird, das zwei entgegenkommenden oder sich überholenden Schiffen auch im NOK Kollisionsgefahr durch Strömungsabriß bringen kann.

Eine knappe und sachlich informativ aufgemachte 24-seitige Information „Der Nord-Ostsee-Kanal - international und leistungsstark“ bietet die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Broschüre und unter [www.wsd-nord.wsv.de](http://www.wsd-nord.wsv.de) an, aus der hier kurz und knapp das Wichtigste zu Bau und Eigenschaften des NOK zitiert werden soll:

„*Kanal Daten: Länge 98,6 km; 1895 wurde der heute Nord-Ostsee-Kanal von Kaiser Wilhelm als Kaiser-Wilhelm-Kanal eingeweiht; Namenswechsel 1948; internationaler Sprachgebrauch: Kiel Canal; direkter Vorläufer war der 1784 in Betrieb genommene Eiderkanal; erste Erweiterung 1907-1914; zweite Erweiterung 1965-2002; 10 Brücken; zwei Tunnel; 14 Fahren; 12 Weichen; erspart Schiffen einen Umweg von ca. 450 km; ist der größte künstliche Vorfluter Schleswig-Holsteins; verantwortlich für den Nord-Ostsee-Kanal ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*“.

Eine informative Längsschnitt-Zeichnung weist die Wasserstände des NOK aus, dessen westliche Elbe- Seite gegenüber dem Mittleren Tidehochwasser ein Normalhöhennull von + 1,47 m aufweist, dagegen die Ostsee-Seite ein Mittelwasser gleich Normalhöhennull von nur -0,20 m. Zu den zwei ersten „kleinen“ Schleusenammern in Brunsbüttel und Holtenau (mit je 125 x 22 m, Drempeltiefen - 10,20 bzw. -9,80 m) kamen 1914 zwei zusätzliche, heute „Große Schleusen“ (mit je 310 x 42 m, Drempeltiefen jeweils -14,00 m) genannte Bauwerke hinzu. Das Kanalbett betrug 1895 bei 9,0 m Wassertiefe nur jeweils 413 m<sup>3</sup> (Sohlenbreite 22,0 m), 1914 dann 826 m<sup>3</sup> bei 11,0 m Wassertiefe und 1966 schließlich 1353 m<sup>3</sup> bei einer Kanalbreite von zumeist 162 m und einer Sohlenbreite von 90,0 m. Es werden der Kanal-Region hier zudem die 3.000 Arbeitsplätze, 300 Lotsen und 160 Kanalsteuerer und etwa 1.000 Beschäftigte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zugerechnet. Zur wasserwirtschaftlichen Bedeutung des NOK sei noch aus gleicher Quelle zitiert, daß er einem Niederschlagseinzugsgebiet von 1580 km<sup>2</sup> (= 10 % des Landes Schleswig-Holstein) als Vorfluter dient, dessen überschüssige Wassermengen nur zu 10 % in Holtenau, ansonsten zur Zeit des jeweiligen Tideniedrigwassers (Ebbe) in Brunsbüttel abfließen können. Der Salzwassergehalt des Kanalwassers beträgt an der Elbeseite 3 - 7 Promille und an der Kieler Förde 10 - 14 Promille, womit Süß- und Salzwasserfische im NOK heimisch werden können.

Als geplante Neubauten am NOK weist die informative Broschüre der WSV des Bundes für Brunsbüttel noch „eine 5. Schleusenammern mit 330 m ca. 20 m länger als die Großen Schleusenammern“ aus sowie eine „Anpassung der Oststrecke“, die „den heutigen größten Schiffen (Länge = 235 m, Breite = 32,5 m, Tiefe = 7,0 m) größere Abladetiefen und verkürzt durch erweiterte Begegnungszeiten die Passagezeit“ bieten soll, deren „öffentliches Genehmigungsverfahren eingeleitet wurde“. (Uns Sportbootfahrern sind die beängstigend schmalen Fahrwasserbreiten zwischen km 80 und 92 bei den östlichen Weichen Königsförde, Groß-Nordsee und kurz vor Kiel bei Schwartenbek als „unwohl“ bekannt, wenn wir dort gleichzeitig auf große Wegerechtsschiffe und mitlaufende Frachter treffen.)

Als historische Ursache des NOK-Baues wird der deutsch-dänische Krieg von 1864 genannt, als der preußische Kanzler Otto von Bismarck Ermittlungen über eine Verbindung zwischen Nord- und Ostsee anstellen ließ, um „jederzeit von der Ostsee in die Nordsee zu gelangen, ohne unter dänischen Kanonen passieren zu müssen“. War der preußische Generalstab noch gegen einen derartigen Kanal, legten der Hamburger Reeder Hermann Dahlström (genannt „Kanalström“) und der Wasserbauinspektor Boden einen Kanalplan vor, dessen Streckenführung dem heutigen NOK entsprach, so daß Reichskanzler Bismarck den deutschen Kaiser Wilhelm I. dazu gewinnen konnte, 1883 einen Auftrag zu Beratungen über den Bau eines Kanals zu erteilen, „mit den für die Flotte notwendigen Ausmaßen“. 1887 erfolgte die Grundsteinlegung durch Kaiser Wilhelm I., bis zu 8.900 Arbeiter bewegten in einer 8-jährigen Arbeit 80 Mio. m<sup>3</sup> Erdreich. Am 1.7.1895 wurde der Betrieb

aufgenommen, die Kosten betragen 156 Mio. Goldmark (Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Nord-Ostsee-Kanal> vom 13.10.2011). An der sogenannten „Dreikaiserhalle“, dem kleinen Rotklinkerbau am östlichen Ufer der Kieler Förde in Kiel-Holtenau, befindet sich an diesem denkmalähnlichen Leuchtturm (neben der unauffällig beschrifteten Steinplatte in der Alten Schleuse) eine neuere bronzene Gedenktafel zu Bau und Eröffnung des NOK, deren Text stolz und feierlich den Beginn des NOK verkündet: „Kaiser Wilhelm II. vollzog die Weihe des Nord-Ostsee-Kanals und uebergab ihn dem Weltverkehr am 21. Juni 1895.“

Im Vergleich mit den beiden anderen großen Schifffahrtskanälen der Welt ergibt sich ein Bild, wonach der NOK zwar die meisten Schiffspassagen aufweist, in Gütertonnen jedoch nur ein Drittel des Panamakanals und ein Achtel des Sueskanals (Quelle w.o. nach: [wsv.de](http://wsv.de) / [pancanal.com](http://pancanal.com) / [suezcanal.gov.eg](http://suezcanal.gov.eg)); hier die entsprechenden Hauptdaten (*ohne Sportboote und Kleinfahrzeuge*):

	<i>Nord-Ostsee-Kanal</i>	<i>Panamakanal</i>	<i>Sueskanal</i>
<i>Länge km</i>	98,6	81,6	193,3
<i>Inbetriebnahme</i>	1895	1914	1869
<i>Anz. Schiffspassagen 2009</i>	30.228	12.855	17.228
<i>Gütertonnen Mio. 2009</i>	70,4	201,2	555,9
<i>Fracht pro Schiff, to 2009</i>	2.329	15.651	32.461

## **2. Der NOK als Bundeswasserstraße mit Zuständigkeiten und Regeln**

Bundeswasserstraßen sind nach §1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) „1. Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen (...), 2. die Seewasserstraßen“ (Quelle: [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de) nach Stand vom 23.05.2007), zu denen auch „die bundeseigenen Schifffahrtsanlagen, besonders Schleusen (...) sowie die ihrer Unterhaltung dienenden Ufergrundstücke, Bauhöfe und Werkstätten“ gehören. §5 sichert das Befahren mit Wasserfahrzeugen zu: „Jedermann darf im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schifffahrtsabgabenrechts sowie der Vorschriften dieses Gesetzes die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren. (...)“. Der daraus entstehende Gemeingebrauch gemäß §6 kann jedoch „geregelt, beschränkt oder untersagt werden, soweit es zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand notwendig ist. (...)“. Wichtig für die Unterhaltung und den Aus- und Neubau ist der Abschnitt 5 dieses Gesetzes, das mit „§12 Allgemeine Vorschriften (...)“ einfürend vorschreibt „(1) Der Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sind Hoheitsaufgaben des Bundes.(...)“, deren Durchführung jedoch der Planfeststellung, dem Anhörungsverfahren, dem Planfeststellungsbeschluß und der Plangenehmigung unterliegt (wie wir es

aktuell bei der vorgesehenen Elbvertiefung durch eigene Beteiligung erfahren). Der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, schreibt dazu im Vorwort des interessant gestalteten „*Jahresberichts 2010*“ seiner Behörde vielversprechend (mit Slogan: „*Wir machen Schifffahrt möglich.*“): „*Wasserstraßen sind Lebensadern und sie sind Transport- und Verkehrswege. Leistungsfähige Wasserstraßen und Häfen sind als Teil des Verkehrsnetzwerkes für uns alle unverzichtbar. (...) Gemeinsam mit Experten des Naturschutzes, mit Nautikern, Ingenieuren, Juristen, Obstbauern, Deichverbänden, Reedern und Anwohnern führen wir frühzeitig und regelmäßig Gespräche, um gemeinsam bestmögliche Lösungen zu finden. (...)*“. (Als Kleinhafen-Anlieger der Bundeswasserstraße Elbe und anhaltend von zunehmender Verschlickung betroffener lokaler Segelverein mit eigenem Tidestrom-Hafen möchten auch wir gern an diesen Gesprächen teilnehmen und „gemeinsam eine bestmögliche Lösung finden“.)

Zur Organisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist verkürzt anzufügen, daß diese dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ebenso wie die uns auch sonst einschlägig bekannten Oberbehörden BAW, BSH und BSU nachgeordnet ist und hier in Norddeutschland der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel vorsteht, der wiederum die örtlichen Wasser- und Schifffahrtsämter nachgeordnet sind (für den NOK sind zuständig: WSA Brunsbüttel und WSA Kiel-Holtenau). Der NOK gehört somit zu den Binnenwasserstraßen des Bundes, auf der allerdings die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung (SeeSchStr.O) gilt und den unterschiedlichen Schiffsgrößenklassen entsprechende Verkehrsvorschriften (z.B. für das Begegnen und Überholen). Nach deren §2 Abs.1Nr.18a werden für den NOK 6 Verkehrsgruppen gebildet (Quelle: [www.elwis.de/Schiffahrtsrecht...Stand 20.12.2010](http://www.elwis.de/Schiffahrtsrecht...Stand_20.12.2010)) ; zu der Gruppe 1 zählen u.a. Sportfahrzeuge bis zu 45 m Länge bzw. bei Mehrerumpfbooten bis zu 20 m. Nach den Längen-Breiten-Tiefgangsmaßen werden weitere 5 Verkehrsgruppen gebildet, deren Einstufungen von den WSA Brunsbüttel oder Kiel-Holtenau bei Bedarf erhöht werden können.

Für Sportboote sind in diesem Zusammenhang einige Bestimmungen der SeeSchStr.O besonders wichtig (Quelle: [www.gesetze-im-internet.de...](http://www.gesetze-im-internet.de...)): siehe §1 „*Geltungsbereich: Nr. 17. Nord-Ostsee-Kanal*“ (einschl. Nebengewässern und Verbindungslinien zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel und Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau) sowie die „*Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See*“ (= KVR); §45 und 46 „*Verkehr in den Zufahrten*“ bzw. „*Vorfahrt beim Einlaufen in die Schleusen und beim Auslaufen*“, deren Inhalte vor Erreichen dieser Verkehrsgebiete unbedingt gelesen werden sollten; in §51 „*Fahrregeln für Sportfahrzeuge*“ werden 6 Bestimmungen aufgelistet, darunter auf die Durchfahrt und auf die Tageslicht-Zeit beschränkte NOK-Nutzung, für die Pflicht des Festmachens bei verminderter Sicht, die Beschränkung auf das Segelsetzen bei Motorfahrt bei sonstigem Segel-Totalverbot sowie auf die Eingrenzung des Schleppens eines Sportfahrzeuges bis zu 15 m Länge bei einer Mindestgeschwindigkeit von 9 km/h (= 4,9 sm/h). Zudem werden die

Schleusen-Betriebszeiten in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau durch die „*Verordnung über den Betrieb der Schleusenanlagen im Bereich des Nord-Ostsee-Kanals, des Achterwehler Schifffahrtskanals, des Gieselau-Kanals und der Eider*“ (Stand 01.12.2009) geregelt. Für Sportboote sind die „Tagfahrzeiten“ im (undatierten !) „*Merkblatt für die Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal*“ (Web-Ausdruck: 07.04.2011) jahreszeitlich unterschiedlich in 24 Perioden geregelt (deren Auflistung neben anderen Vorschriften für Sportboote besser dem „Merkblatt“ selbst entnommen werden).

Die verordnete Höchstgeschwindigkeit für Schiffe der Verkehrsgruppe 6 liegt bei 12 km/h (=6,5 kn) und für alle anderen Schiffe bei 15 km/h (=8,1 kn), womit die Fahrt durch den Kanal 6 bis 8 Stunden dauert (für uns Yachties mit zumeist 5 - 6 kn/h sind es folglich 9 bis 10 Stunden reine Kanalfahrt, mit Schleusungen schon mal 2 - 3 Stunden mehr).

### **3. Die See- und Kanal-Karten des NOK für Sportbootskipper**

Sind die nautisch-juristischen Regeln allgemein notwendig und müssen von jeder Art von Schiffsführungen schon als generelle Pflichten und vom Befähigungszeugnis her bekannt sein und in der Praxis angewendet werden, so sind es die See- und Revierkarten als zweite Pflicht, die zur Planung und Durchführung des Törns gehören. Das gilt auch für die Passage des NOK, zu dem es eine große Anzahl anwendbarer Kartenwerke für Sportboote gibt, die hier vorgestellt und teilweise kommentiert werden sollen.

Einen guten Einstieg bietet dazu der „*Hauptkatalog 2011*“ von HanseNautic-Hamburg, in dem auf 164 Seiten Seekarten, Revierführer, Sportbootkarten, Törnführer, Binnenkarten und Hafenerführer bildhaft verzeichnet und beschrieben sind, ergänzt von einem kleinen Verzeichnis „*Neuheiten 2011*“ und einer anwachsenden Übersicht für „*Elektronische Navigation 2011*“. Schauen wir in alle drei hinein und nehmen uns hier die Unterlagen zum NOK vor !

Zunächst bietet sich als amtliche BSH-Ausgabe die NOK-Einzelkarte D 42 im Maßstab 1:50.000 für EUR 28,00 an, deren gebietsvergrößerte Sportbootkarten-Ausgabe D 3009 „*Nord-Ostsee-Kanal und Eider*“ mit diversen Maßstäben für EUR 41,00 zweifellos mehr zu bieten hat. Die seit Jahrzehnten bekannten und bewährten Sportbootkarten-Sätze von Nautische Veröffentlichungen in Arnis schließen mit „Serie NV 1 Rund Fünen - Kieler Bucht“ mit 2 Überseglern, 24 Revier- und Detailkarten für EUR 79,80 den NOK ein und werden als „*Kombipack*“ mit einer CD (plus Navigationsprogramm) für Seekarten und Hafenerpläne in digitaler Form geliefert. Als Einzelkarte ist dazu der „Nord-Ostsee-Kanal 1:55.000“ für EUR 9,80 noch erhältlich. Das entsprechende Kartenwerk von Delius & Klasing „*Satz 1 Kieler Bucht und Rund Fünen mit Lübecker Bucht, Nord-Ostsee-Kanal, Eider und Schlei mit 2*

*Überseglern, 35 Revier- und Detailkarten sowie 158 Hafenplänen*“ enthält ein Begleitheft mit Revierinformationen und Wegpunktliste, zudem eine „*einfache Navigationssoftware auf CD*“; alles zusammen ist somit umfangreicher und mit EUR 69,90 auch noch preisgünstiger.

Eine traditionelle Besonderheit kennen wir Segler schon aus frühen „Elbe-Jahren“, das Kartenwerk im buchförmigen DIN A4-Format „DIE ELBE“ (früher vom Verlag Carl Griese - Hamburg, seit etlichen Jahren vom PESCHKE VERLAG Hamburg), deren verschiedene Ausgaben hier einmal gewürdigt werden sollen. Die Erstausgabe des „*Elbe-Atlas*“ genannten vielseitig-informierenden und buntgedruckten ältesten Kartenwerks von 1932 ist noch als Reprint erhältlich (EUR 19,80), der allerdings nur die Brunsbütteler Schleusen des „*Kaiser-Wilhelm-Kanals*“ zeigt. Nach 1937 erschien erst 1947 wieder eine knappere 24-seitig-kartonierte Ausgabe, die vom Hamburger Segel-Club e.V. herausgegeben wurde und ebenso wie jene von 1954 noch keine NOK-Darstellung enthielt. Erst die Ausgabe des „*25 Jahre Elbe-Kartenwerks*“ des Hamburger Segel-Clubs e.V. von 1958 brachte einen knapp gehaltenen drittelseitigen Verlauf des NOK, auf dem immerhin die Weichen und Nebengewässer erkennbar sind, neben der kartographischen NOK-Darstellung auch zweisprachige „*Informationen für die Sportschifffahrt auf dem NOK*“ mit Lichtsignalen sowie textlich u.a. die „*Bezahlung der Kanalgebühren*“ und „*Weichensignale*“. Das auf ca. 90 Seiten erweiterte Kartenwerk „*DIE ELBE von Helgoland bis Magdeburg*“ mit „*Übersichtskarte der Eider*“ der „*Ausgabe 2004/05*“ vom PESCHKE VERLAG Hamburg bot nun schon Karten des Elbe-Seitenkanals, des Elbe-Lübeck-Kanals und des NOK an, wozu noch die Kanalgebühren und die mit Lichtsignalen versehenen zweisprachigen „*Hinweise für die Sportschifffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal*“ samt des Kalendariums für „*Tagfahrzeiten*“ kamen, zu denen auf Karte 5 sinnvollerweise noch die farbigen „*Einfahrtssignale der Schleusenvorhöfen und Schleusen des NOK in Brunsbüttel*“ sowie die UKW-Frequenzen im NOK und die Einzeichnung des „*Warteraums für Sportfahrzeuge*“ geboten werden. Insofern ist der von der Elbe kommende Sportboot-Skipper mit diesem traditionsreichen Karten auch für den NOK immer noch bestens bedient und kann dieses jahrzehntelang bewährte Kartenwerk auf der Elbe ohnehin kaum entbehren („*Ausgabe 2010-11 mit NOK, Elbe-Lübeck- / Elbe-Seiten-Kanäle, Elbe-Weser-Schifffahrtsweg, Elbe-Havel- und Untere Havel-Wasserstraße. 8 Seekarten, 11 Flusskarten, 1:50.000, EUR 42,80*“).

Bei uns weitfahrenden Sportbootleuten darf natürlich eine sehr nützliche Hilfe zur Hafensuche an deutschen, dänischen und jetzt auch an polnischen und schwedischen Küsten nicht übersehen werden, nämlich der jährlich neu und wieder erweitert erscheinende kommerzielle und auch innovativ zu nennende „*Sejlerens Marina Guide 2011 Deutschland*“, der neben den 9 genannten kanalseitigen Liegeplätzen ausführliche „*Hinweise für Sportbootfahrer auf dem Nord-Ostsee-Kanal*“ samt Lichtsignalen, UKW-Frequenzen, Kanalgebühren, Rechtsfahrgebot, Verhalten in den Schleusenvorhöfen und Schleusen, Segeln auf dem NOK, Fährstellen, Verhalten bei Nebel und

Tagfahrzeiten enthält. Die NOK-spezifischen Hafenbeschreibungen sind für uns ebenso hilfreich wie die zumeist aus der Vogelperspektive aufgenommenen Fotos der Liegeplatzanlagen.

#### **4. Wissenwertes zum Betrieb des NOK**

Wer wissen will, wie dieser Schifffahrtsweg, der von etwa 80 Seeschiffen ganzjährig und über geschätzte 6 Sommermonate von rund 20 Sportbooten täglich befahren wird, sollte sich mit den Themen „Verkehrslenkung“ und „Verkehrsflussoptimierung“ befassen, für die es einige interessante Informationen in den einschlägigen Informationsträgern der NOK-Verwaltung gibt. Der NOK wird seit Bestehen in eine Ost- und eine Weststrecke aufgeteilt, die heute bei der Lotsenstation Rüterbergen westlich von Rendsburg geteilt wird, wo auch die Kanallotsen und Kanalsteuerer wechseln. Seit 2005 Quelle: <http://de.wikipedia.org...>) sind die früher getrennt operierenden Verkehrszentralen zusammengelegt, das seit 06.10.2006 durch ein neues, zentrales Verkehrssicherungssystem ersetzt wird, das auf dem Schiffsidentifizierungssystem AIS Class A beruht. Die vordem uns vordem so vertrauten, weil menschlich belebten Signalstellen mit Weichenwärtern wurden folglich überflüssig, die Signallichter bei den Weichen zentralgesteuert. Im *„Jahresbericht 2010“* der WSD Nord beschreibt ein zweiseitiger Beitrag, wonach die Verkehrsflussoptimierung (VFO), die seit 2009 eingesetzt wird, *„.....im Rahmen der Vorplanung für die Vertiefung, Kurven- und Weichenoptimierung des NOK dafür sorgt, dass Engpässe im künftigen Verkehrsfluss aufgespürt werden und Vorschläge zur Beseitigung beurteilt werden können“*, und das den Kern der Verkehrsflussoptimierung als *„ein numerisches Software-Simulationsmodell....in Form eines mathematischen Netzwerkes“* beschreibt. Dieses *„ausbaufähige Werkzeug für die Zusammenarbeit zwischen Planern und Nautikern“* soll für 4 NOK-Bereiche bereits *„Wartezeit-Gewinne von 7 bis 28 %“* ermöglicht haben. (Damit müßte es tendenziell auch für die „Kleinen“ auf dem NOK leichter geworden sein, indem kritische Schiffsansammlungen auf Teilstrecken entzerrt werden. Man denke nur an den kurvenreichen NOK-Verlauf bei Rendsburg !)

Neben den auch für Sportbootfahrer im NOK interessanten „Jahresberichten der WSD Nord“ bietet die „Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes WSV.de“ ein spezielles „Portal Nord-Ostsee-Kanal“ ([www.portalnok.de...](http://www.portalnok.de...)) an, das neben einem *„Zentralen Datenmanagement der WSD Nord“* Informationen enthält zu Ausbau und Vertiefung des NOK, zum Neubau der Levensauer Hochbrücke von 1893/94, der ersten von inzwischen 10, die neben den 14 (gratis zu benutzenden !) Fähren dem querenden Straßen- und Eisenbahnverkehr dienen. Wer mehr über den NOK, seine Geschichte und speziell seine Schleusen wissen will, sollte seinen (des nachts aber ziemlich unruhigen !) Zwischenstopp im Brunsbütteler Binnenhafen (Nordseite Neue Schleuse) dazu benutzen, auch das *„Atrium“* genannte Schleusenmuseum, (geöffnet von Mitte März bis Mitte November), zu besuchen,

in dem vielfache „lebendige“ Anschauungen des Kanalbetriebs geboten werden, vom „*Radar-Arbeitsplatz*“ über die „*Schleusenbelegung*“ bis zu den „*Lichtsignalen*“. Die Schleusenanlagen sind von zwei Aussichtsplattformen aus das ganze Jahr über zu besichtigen (Quelle: „*Kleines ABC des Nord-Ostsee-Kanals*“). In Kiel-Wiek gibt es auf der Kanal-Südseite (!) dagegen nur eine 2008 eröffnete Aussichtsplattform, die es erlaubt, einen Teil des Kanalverkehrs aus der Nähe zu beobachten. Die Schleusen selbst dürfen von Besuchern nicht betreten werden, doch wer sein Boot an den weiträumigen Yachtbrücken auf der Holtenauer Seite festgemacht hat, bekommt genug vom lebhaften Schleusen- und Lotsenverkehr mit,- besonders dann, wenn man sich einen schönen Kaffee mit Kuchen auf dem frei zugänglichen Tiessen-Kai gönnt (wo es früher einmal die von uns Seeschippern so begehrten zollfreien „Transit-Vorräte“ zu kaufen gab !).

### **5. Wer wacht über die deutschen Gesetze im Betrieb des NOK ?**

Die „Kanal-Behörden“ haben natürlich das „Hausrecht“ des NOK, wie man zumindest am gelegentlichen Kommandoton der Schleusenmeister und Arbeitsboot-Schiffsführer erfahren mußte. Wird es aber wirklich ernst, muß man sich an die Wasserschutzpolizei wenden, die in „*Angelegenheiten der Gefahrenabwehr, des Umwelt-, des Schifffahrts-, Schifffahrtsverkehrs-, Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts...ein kompetenter Ansprechpartner auf den Wasserstraßen Schleswig-Holsteins...*“ ist (Quelle f.a.f.: [www.polizei.schleswig-holstein.de](http://www.polizei.schleswig-holstein.de)...). Für den westlichen NOK hat diese ihr Revier-Büro in Brunsbüttel an der Neuen Schleuse (Tel. 04852-900-0) und gehört, wie andere WSP-en auch, zum Landespolizeiamt Kiel (Tel. 0431-160-0). In Rendsburg gibt es eine zum WSP-Revier Brunsbüttel gehörende Wasserschutzpolizeistation am Kreishafen (Tel. 04331-55603). In Kiel liegt das Büro der Wasserschutzpolizei an der langen „Förde-Meile“ am Düsternbrooker Weg 82 (Tel. 0431-1601610), wo auch ihre eindrucksvolle Kontrollflotte festgemacht wird. In Holtenau gibt noch die Polizeistation an der Kanalstraße 46 (Tel. 0431-361165), die jedoch zum 1. Polizeirevier Kiel gehört. Der Polizeiruf 110 ist „*immer für Sie da*“, ist bekanntlich kostenlos und rund um die Uhr erreichbar, „*Ihre Hotline für Sicherheit*“, die jedem offensteht, der „*der Polizei etwas mitteilen will*“; ein Mißbrauch hat nach § 145 Strafgesetzbuch natürlich „*rechtliche Konsequenzen*“, wie die Polizei vorsorglich auf ihrer Website mitteilt. Als erfreulich für die Sportbootfahrer ist die Auskunft von PolOK Dux, Pressesprecher im Landespolizeiamt für die WaschPol in Kiel, zu werten, daß es bisher „*hinsichtlich der Sportboote im NOK keine besonderen Auffälligkeiten*“ gab.

Was die Zoll-Behörden auf dem NOK angeht, so sind die „aufregenden Zeiten“ für Sportbootskipper wohl vorbei, denn die früher so lebhaftes Anschreibebuch-Praxis mit ihren Abholungs-, Deklarierungs- und Flaggenführungs-Bestimmungen (Hilfsstander 3 !) ist weitgehend zum Erliegen gekommen, was

sich auch an der geringeren landseitigen Schiffshändler-Praxis ablesen läßt. Die Bundesfinanzdirektion Nord hat dazu 2009 ein ein 32-seitiges „*Merkblatt über deutsche Zollbestimmungen für Schiffsführer von Wassersportfahrzeugen*“ herausgegeben („*Nur für Privatpersonen anwendbar*“), das „*für alle Schiffe gilt, die weder in der gewerblichen Schifffahrt eingesetzt noch Behördenfahrzeuge einschließlich Kriegsschiffe sind*“. Es muß sich nach den einschlägigen Zollvorschriften bei „*Schiffsbedarf um Gemeinschaftswaren (das sind unverzollte Drittlandswaren) und unversteuerte Gemeinschaftswaren (das sind einer besonderen Verbrauchssteuer unterliegende Gemeinschaftswaren)*“, handeln, „*die zum Ausrüsten von Schiffen oder zum unmittelbaren Ge- oder Verbrauch an Bord von Schiffen - einschließlich Wassersportfahrzeugen - bestimmt sind; ausgenommen sind Schiffsbetriebsstoffe (Energieerzeugnisse)*“. Dabei sind bestimmend: eine Reise von mindestens 72 Stunden Dauer, in der unmittelbar ein ausländischer Hafen angelaufen oder über das Küstengebiet hinausgefahren wird und nur in Mengen bezogen werden darf, die der bevorstehenden Reise entsprechen. Zur „*Zollbehandlung bei seewärtiger Ausfahrt*“ oder „*bei der Einfahrt von See*“ regeln Punkt 4.1/2 exakt das Verhalten der Sportbootführer, die sich zu „*gestellen*“ haben, eben jene Prozedur, die immer wieder den Pulsschlag ansteigen läßt, weil es jetzt einerseits auf die Ehrlichkeit, andererseits auf die „*Abgabenbefreiungen*“ des Zollpflichtigen ankommt. Noch wichtiger, weil kostspieliger, sind die Bestimmungen in Punkt 6 zur „*Behandlung von Wassersportfahrzeugen*“ in der EU und aus Drittländern, für deren etwaige Einfuhr ein Mehrwertsteuersatz von 19% zu zahlen ist, weshalb jeder Sportbootskipper stets einen Rechnungsnachweis des Bootskaufs mit sich führen sollte, auf dem diese Steuerzahlung ausgewiesen ist. Ein umfangreiches Verzeichnis der „*Zolldienststellen, die Zollabfertigungen von Wassersportfahrzeugen vornehmen*“, ist beigefügt (z.B. Hauptzollamt Hamburg-Hafen Abfertigung Wilhelmsburg, Blumensand 42, Tel. 040-75307-0), ebenso die „*Zolllandungsplätze für Sportfahrzeuge/-boote*“ in zahlreichen Häfen an Nord-/Ostsee, Förden, Flüssen und sonstigen Wasserstraßen. Für manche Sportbooteigner mag es erfreulich sein, daß „*Betriebsstoffe*“ (also Treib- und Schmierstoffe) nach festgelegten Obergrenzen als „*einfuhrabgabenfrei*“ gelten, desgleichen die allseits beliebte, aber zu beachtende „*Abgabenfreiheit für Reisemitbringsel*“.

Für alle sonstigen Schiffe im NOK gilt die obligatorische Zollkontrolle auf dem Wasser, mit Anmeldung und Besuch der Zollbeamten in den Schleusen an Bord, die sich „*Ladungspapiere und Rechnungsunterlagen vorlegen lassen*“ und etwaige Zollzahlungen von Waren außerhalb der EU verlangen (Quelle: „*Kleines ABC des Nord-Ostsee-Kanals*“).

## **6. NOK-Großschiff-Passagen in Zahlen**

Für alle, die den NOK benutzen, dürften die in zahlreichen Quellen wiedergegebenen Passage-Zahlen interessant sein. Für die letzten 10 Jahre weisen die graphischen Kurven von *www.portalnok.de* (Ausdruck 13.10.2011) für „Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal 1999 - 2010“ von etwa 22.000 auf einen bis 2008 von 34.000 Schiffsbewegungen sanft ansteigenden „Durchgangsverkehr“ aus, der 2009 Ladungsmengen-bezogen jedoch stark einbrach, um ab 2010 erneut wieder anzusteigen. Der „Jahresbericht 2010“ von WSV.de zeigt diesen Anstieg von 2009 auf 2010 mit rund 31.000 auf 33.000 Schiffe mit einer Ladungszunahme von etwa 70. auf 84. Mio. Tonnen (z.Vgl. Elbe 2010: 65.000 Schiffe mit 120. Mio. Tonnen). Für 2011 wird für das 1. Halbjahr ein weiterer Verkehrsanstieg von 5,8 % mit einer Ladungsmenge von 48 Mio. Tonnen berichtet (Quelle: *www.kiel-canal.org...* / Ausdruck 07.09.2011). Die „Gesamt-Anzahl- der Schiffe, die den Kiel-Canal...befahren“ war von 1996 mit 37.000 im Jahr 2008 auf 43.000 in 2008 gestiegen, um die Ladungsmenge gleichzeitig auf 106. Mio.Tonnen zu verdoppeln. Der dort ebenfalls ausgewiesene Anstieg der „Gesamt-Brutto-Raumzahl“ von 68. Mio.BRZ in 1996 auf 168. Mio.BRZ in 2007 weist auf die stark zunehmende Größe der Frachter von etwa Ø 1.850 auf Ø 3.900 BRZ hin. Die mit Sicherheit scharf kalkulierende maritime Wirtschaft hat dabei einen teils erheblichen „Wegevorteil durch den KIEL-CANAL“ (Quelle: *www.kiel-canal.org* / Ausdruck 07.09.2011) gegenüber dem Seeweg um Skagen, nämlich 178 sm für die Entfernung Helsinki - Rotterdam, 332 sm für Petersburg - Hamburg, aber nur 78 sm für Antwerpen - Göteborg. In demselben Portal werden die „Passagekosten für e i n e Kanalpassage durch den KIEL-CANAL“ berechnet; hier einige mit dem dortigen Rechensystem ermittelte Beispiele (Datum: 11.10.2011) für unterschiedliche Schiffsgrößen (Angaben in DM):

	1.500 BRZ	5.000 BRZ	12.500 BRZ	25.000 BRZ
Lotsabgaben (an NOK)	110	236	435	731
Lotsgelder (an Lotsen)	0	0	3.394	3.924
Kanalsteuer	0	0	0	2.424
Befahrungsabgabe	919	2.136	2.883	4.156
Gesamtkosten DM	1.029	2.372	6.712	11.235
EUR	526	1.213	3.431	5.744

In einer direkten Antwort vom 20.09.2011 berichtete die „Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel“ (auf Anfrage d.Verf.), daß die Einnahmen der NOK-Verwaltung für 2010 „an Befahrungsabgaben 28,0 Mio.EUR“ und „Lotsabgaben 69,1 Mio.EUR“ (= „Mittel für Vorhaltung, Betrieb und Unterhaltung der Lotseinrichtungen auch am NOK“) betragen haben. Dem stehen die für 2010 gezahlten Befahrungsabgaben der „14.442 Sportboote“ mit ziemlich bescheidenen „Einnahmen von rd. 224.000 EUR“ gegenüber. Die Gesamtrechnung für den NOK kann jedoch „leider aufgrund der kameralistischen Buchführung des Bundes nicht zur Verfügung“ gestellt werden.

## 7. Die Ausrüstung der Schifffahrt mit AIS-Geräten - auch im NOK

Die Verkehrslenkung des NOK geschieht, wie schon beschrieben, durch die Verkehrszentrale in Brunsbüttel, die dafür seit über 100 Jahren ein festes Procedere für die Verkehrsgruppen 1 - 6 hat, „da es sich letztlich hinsichtlich eines möglichst sicheren und leichteren Schiffsverkehrs bewährt hat; es ermöglicht den beidseitigen Schiffsverkehr auf dem NOK >rund um die Uhr<“ (aus: Werner Scharnweber: „Nord-Ostsee-Kanal / Kiel Canal“, Bremen 2009); die Erklärung dazu: „Statt punktueller Positionserfassung der Schiffe durch Sichtkontakt an den Weichen nunmehr kontinuierliche Positionserfassung durch satellitengestütztes >AIS<“ mit der Fußnote „AIS = Automated Identification System. Jedes Fracht- und Fahrgastschiff, das größer als 300 BRZ ist, muß seit 2005 eine AIS-Anlage an Bord haben. Rund um die Uhr senden die Geräte in kurzen Abständen über Ultrakurzwelle (UKW) viele Daten. Über AIS-Empfänger können die Daten auf Bildschirmen sichtbar gemacht werden.“ (Anm.d.Verf.: Zur „Ausrüstungspflicht“ heißt es in der populären Informationsquelle <http://de.wikipedia.org...> (Datum: 31.05.2011) weiter erklärend: „Seit 1. Januar 2004 sind im Seeverkehr alle Berufsschiffe über 300 BRZ in internationaler Fahrt und seit 1. Juli 2008 auch solche über 500 BRZ in nationaler Fahrt verpflichtet, eine AIS-Anlage zu betreiben. Auch Schiffe, die länger als 20 m sind oder mehr als 50 Passagiere an Bord haben, müssen mit einer AIS-Einheit ausgerüstet sein. Die Ausrüstungspflicht wurde für Schiffsneubauten zum 1. Juli 2002 und für vorhandene Schiffe ab 2004 eingeführt....Class A ist für ausrüstungspflichtige Schiffe der Berufsschifffahrt vorgeschrieben, kann aber von allen Fahrzeugen verwendet werden....Class B kann von allen nicht ausrüstungspflichtigen Schiffen z.B. im Freizeitbereich und in der Fischerei verwendet werden. Class B nutzt leere Zeitfenster der Class A und sendet in größeren Zeitabständen.“ Die von der AIS-Einheit zu sendenden schiffsspezifischen Daten umfassen 17 verschiedene Informationen, zu denen als „Inland-AIS“ noch weitere 10 Daten hinzukommen. Bei der AIS Class-B-Sendern der Sportschifffahrt werden hingegen „häufig nur Schiffsname, MMSI-Nummer, Position, Kurs und Schiffsgröße gesendet“.

Die offizielle NOK-Website [www.kiel-canal.org](http://www.kiel-canal.org) schreibt ihrerseits dazu kategorisch vor: „Fahrzeuge, die den NOK befahren, müssen mit AIS-Geräten ausgerüstet sein und während der Fahrt dynamische und statistische Daten abgeben. Die Angaben werden zur sicheren und effizienten Verkehrslenkung (gebraucht)“, schränkt jedoch ein: „Kleinere Sportboote sind von der Ausrüstungspflicht befreit. Im Einzelfall ist ein transportables AIS-Gerät - solange der Vorrat reicht - gegen Entleihungsgebühr in der Schleuse erhältlich. Unbedingt sind die Hinweise zum Aufstellen zu beachten.“ (Von diesen „AIS-Leihgeräten“ konnte allerdings noch keiner unserer Mitglieder, die in diesem Jahr den NOK befahren haben, berichten, d.Verf.)

Detailliertere Erklärungen dieses neuen maritimen Ortungsverfahrens finden sich speziell für Yachties in anderen, ihnen eher geläufigen Quellen. Im Katalog „*Technisches Wassersportzubehör 2011*“ des spezialisierten SVB-Versandes Bremen sind dazu als statistische Daten aufgeführt: „*Schiffsname, Internationales Funkrufzeichen, Schiffstyp und -abmessungen*“, als „*reisebezogene Daten: aktueller Tiefgang, der Bestimmungshafen, das ETA (geplante Ankunftszeit), sowie u.U. eine Angabe zur Ladungskategorie*“; als „*dynamische Daten: genaue Angaben über die Position des Schiffes, seine Geschwindigkeit und sein Kurs über Grund, das momentane Drehverhalten des Schiffes*“. Es leuchtet schnell ein, welchen Nutzen dieses Verfahren der Schifffahrt bringt: „*Vermeidung von Kollisionen auf See, automatischen Informationsaustausch zwischen Schiffen untereinander und Landstationen sowie Verkehrszentralen an der Küste als ergänzendes Mittel zur maritimen Verkehrslenkung...*“. Weitere Anwendungen des AIS, z.B. bei Seezeichen, Tonnen, Leuchttürmen und -türmen sowie zur Seenotrettung, werden angestrebt. Gegenüber dem Radarverfahren lassen sich Beobachtungsziele „*sehr leicht identifizieren*“, zumal die Informationen mit einem geographischen Kartenbild unterlegt werden.

AIS soll auch für die Binnenschifffahrt „zur Pflicht werden“, schreibt dazu das uns als Magazin des Sportbootseerkarten-Lieferanten „*Nautische Veröffentlichungen*“ gut bekannte „*NV.Navigator*“ von März 2011 / Ausgabe 25 und verweist auf „*die speziell für Sportschiffe so genannten AIS Class-B Transponder*“, bei denen „*man hierdurch nicht zwingend von den Berufsschiffen gesehen wird*“; aber wichtig für die Sportschiffe ist der Zusatz: „*...denn diese können Sportschiffe auf ihren Bildschirmen ausblenden, wenn Z.B. die Verkehrssituation zu unübersichtlich wird.*“ Dem entspricht dann auch das vielseitige AIS-Geräteangebot für Sportboote in „Class-A“ oder „Class-B“ als Sender-Empfänger mit Mehrkanal-Empfängern (AIS / Seefunk / FM), als AIS Radar / Empfänger und Plotter, als AIS-Sender / Empfänger und als AIS-Sender.

Auch von Land her lassen sich die jeweils aktuellen AIS-Daten anschauen, wer mag, kann das zuhause oder auf seinem PC an Bord tun (sofern es dort eine W-LAN-Versorgung gibt). Öffentliche Infosysteme werden z.B. geboten durch: [www.marinetraffic.com/ais/de...](http://www.marinetraffic.com/ais/de...), [www.vesseltracker.com/de/Port/...](http://www.vesseltracker.com/de/Port/...) und bekanntlich in der SVR-Website [www.svr-hamburg.de](http://www.svr-hamburg.de) unter „*Marinetraffic*“ des Hamburger Hafens durch *MarineTraffic.com*.

### **8. Die Lotsen und Kanalsteuerer auf dem NOK**

Eine Berufsgruppe, ohne die der NOK ebenso wie andere Fluß-, Küsten- und Kanal-Revier nicht sicher betrieben werden können, sind von alters her die Lotsen (engl. pilots). Als „*amtlich*

zugelassener nautischer Berater der Schiffsführung mit gründlichen Kenntnissen der zu befahrenden Wasserwege“ (Definition von Wolfram Claviez in: *Seemännisches Wörterbuch*, Bielefeld - Berlin 1973) sorgt der NOK-Lotse, der selbst als A6-/AG-Kapitän oder Diplom-Nautiker Schiffe geführt hat, für sichere Kanalpassagen. Die Bedingungen dafür sind: „Grundsätzlich sind alle Schiffe für die Kanalpassage zur Annahme eines Lotsen verpflichtet. Von der Lotspflicht befreit sind Schiffe der Verkehrsgruppe 1 bis 45 Meter Länge, 9,5 Meter Breite und 3,1 Meter Tiefgang. Größere Schiffe der Verkehrsgruppe 1 sowie Schiffe der Verkehrsgruppen 2 und 3 können unter bestimmten Auflagen und Bedingungen auf Antrag ebenfalls von der Lotspflicht befreit werden.“ (aus: Werner Scharnweber: „Nord-Ostsee-Kanal / Kiel Canal“, Bremen 2009). Weiter heißt es dort erklärend: „Die im Kanal tätigen Lotsen sind Freiberufler. Und nicht Angestellte oder Beamte der Kanalverwaltung. Seit 1922 sind sie in Lotsenbrüderschaften zusammengeschlossen...Lotsenbrüderschaft NOK I in Brunsbüttel und Lotsenbrüderschaft NOK II in Kiel-Holtenau...sind Körperschaften des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung...Ihr Einkommen erzielen die Lotsen durch das Lotsgeld, das die Reeder zu zahlen haben. Es wird durch die WSD Nord in Kiel eingezogen und an die Lotsenbrüderschaften weitergeleitet...Die Höhe des Lotsgeldes ist durch amtlich festgelegte Tarife geregelt. In der Lotsenbrüderschaft I sind 130 aktive Seelotsen organisiert, in...NOK II 172 Seelotsen, davon 152 für.....den Kanal und Kieler Förde (Stand Oktober 2008)“. Lotsenwechsel ist an der Station Rüterbergen südwestlich von Rendsburg, einerseits für 55 km Brunsbüttel - Rüterbergen, andererseits für 44 km von / bis Kiel-Holtenau.

Die Internet-Adressen der NOK-Lotsen sind [www.pilotservices.de/nok1...](http://www.pilotservices.de/nok1...) für die Lotsenbrüderschaft Brunsbüttel und für die Lotsenbrüderschaft NOK II [www.kielpilot.de/bruederschaft...](http://www.kielpilot.de/bruederschaft...), hier u.a. mit einem ausführlichen Zahlenwerk über deren Anzahlen an Lotsungen in den Lotsbezirken. Ebenfalls dort berichten sie ausführlich über ihren „Lotsen-Gesangsverein KNURRHAHN“ („Letzte Änderung: 08.02.2011“) , der seit 1929 besteht, nacheinander von 1934 bis 1966 fünf Liederbücher in 12 Ausgaben und von 1952 bis 2004 nicht weniger als 7 Tonproduktionen herausgebracht hat, sowie zum 75-jährigen Bestehen 2004 noch eine 190-seitige Chronik mit nicht weniger als 80 Chorsätzen von traditionellen Shanties, Seasons und einigen anderen Liedern herausgegeben hat. Noch älter ist der Brunsbütteler „Lotsengesangsverein TAKELURE“ von 1919, der gesanglich allerdings lange das deutsche Volkslied pflegte und erst seit den 1960-er Jahren Shanties und Seasons in ihr Repertoire aufnahm. In der Internet-Website [www.piloservices.de/takelure...](http://www.piloservices.de/takelure...)(„Last Update: 20. Mai 2000“) werden u.a. die Aufgaben dieses Lotsenchores und seine Tonträger-Veröffentlichungen knapp beschrieben.

Da der NOK naturgemäß als „schwieriges Fahrwasser“ gilt (Zitate: Werner Scharnweber, w.o.), werden bereits seit dem Jahr 1900 „speziell ausgebildete Kanalsteuerer“ eingesetzt...Sie sind - anders als Lotsen - keine Freiberufler, sondern Arbeitnehmer. Für die Dauer der Kanalpassage besteht

zwischen dem Reeder und dem jeweiligen Steuerer ein Arbeitsvertrag....1908 schlossen sich die Steuerer zusammen zum >Verein der Kanalsteuerer e.V.< mit Sitz in Kiel-Holtenau...160 Kanalsteuerer sind - Stand November 2008 - tätig. Sie sind berufserfahrene Nautiker mit 3 - 4 Monaten Zusatzausbildung.“ Auf ihrer Website [www.kanalsteuerer.de](http://www.kanalsteuerer.de)... „Verein der Kanalsteuerer e.V. - Im Dienste der Schifffahrt auf dem NOK“ - erklären sie die „Grenzen der Annahmepflicht“ von Schiffen über 100 m... sowie die „Regeln für das Besetzen von Fahrzeugen“ mit einem (bei Wechsel in Rüsterbergen) oder zwei Kanalsteuerern (zum abwechselnden Fahren während der Passage). Ihr Geschäftssitz ist die Schleuseninsel in Kiel-Holtenau.

### **9. Der Funkverkehr auf dem NOK**

Wichtig für reibungslose Passagen auf dem NOK ist auch der über UKW abgewickelte Funkverkehr, zu dem die Sportboote Zugang haben über ihre mit Genehmigung vom „Bundesamt für Post und Telekommunikation“ betriebene Seefunkstelle. Auch für das Ansteuern und Befahren des NOK bietet der jährlich neu herausgegebene „Jachtfunkdienst Nordsee, Ostsee und Englischer Kanal“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg und Rostock, im Abschnitt „Revierdienste Deutschland“ Kanäle an für die Elbe (Schiffsverkehrsdienst, Radarberatung, Lotsendienst) und Kieler Förde (Schiffsverkehrsdienst, Lotsendienst). Für die Zufahrten des NOK selbst können für Yachten u.U. wichtig sein im Schiffsverkehrsdienst (Ausgabe 2010):

<u>Schleusenabfertigung Brunsbüttel</u> (Zufahrt, Vorhäfen und Schleusen)	<u>UKW-Kanal</u>	<u>13</u>
Strecke Brunsbüttel - Breiholz	UKW-Kanal	02
Strecke Breiholz - Kiel-Holtenau	UKW-Kanal	03
<u>Schleusenabfertigung Holtenau</u> (Zufahrt, Vorhäfen, Schleusen)	<u>UKW-Kanal</u>	<u>12</u>

Für die Lotsendienste gelten jeweils eigene Funkkanäle. Die Anrufe von Yachthäfen und Marinas sind zumeist mit Festnetz-Telefonnummern angegeben (z.B. Hafenmeister Kanalhafen Brunsbüttel 04852-3256, für Rendsburgs Yachthäfen sogar 4 Rufnummern; für die Kieler Förde sind u.a. die Yachthäfen Stickenhörn, Schilksee, Laboe, Möltenort vermerkt). Internationale Wetter- und Warndienste sowie Rettungs- und Warndienste machen diese geschätzten funknautischen Jahrbücher zudem unentbehrlich.

### **10. Die Sportschifffahrt auf dem NOK**

Die Sportschifffahrt mit etwa 15.000 Passagen pro Jahr, vornehmlich in den Monaten April bis September, ist ein durchaus akzeptierter Teil des maritimen Lebens auf dem NOK, der allerdings keine

gesetzlichen Privilegien hat, sondern ebenso wie große Schiffe den örtlichen und allgemeinen Bestimmungen unterliegt: Auf der Binnenwasserstraße des NOK gilt bekanntlich die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO / Quelle: „juris“ vom Bundesministerium der Justiz, in: [www.gesetze-im-internet.de...](http://www.gesetze-im-internet.de...), Ausdruck 19.10.2011), die wir uns in einigen besonders wichtigen Teilen hier näher ansehen sollten.

Nach § 1/17. ist der Geltungsbereich bestimmt einschließlich seiner direkt zugänglichen Nebengewässer, dem Gieselaukanal, der Eider und dem Achterwehler Schifffahrtskanal. In deren § 2 Begriffsbestimmungen sind die NOK-spezifischen Eigenheiten (u.a. Verkehrsgruppen, Weichengebiete, Zufahrten) auch „*Sportfahrzeuge = Wasserfahrzeuge, die ausschließlich Sport- oder Erholungszwecken dienen*“ vermerkt. Neben den Grundregeln für das Verhalten im Verkehr in § 3, die wir Sportler überall zu beachten haben, sind die Ziffern (3) und (4) von größter Bedeutung, denn sie wenden sich gegen „*körperliche und geistige Mängel oder Genuss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel*“, womit die „*sichere Führung eines Fahrzeuges oder in der sicheren Ausübung einer anderen Tätigkeit...*“ behindert wird. „*Wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut...hat,...darf ein Fahrzeug nicht führen*“ ist die „eiserne“ Regel für den Verkehr auf dem Wasser. In der „*Verantwortlichkeit*“ nach § 4 ist sinnvollerweise festgelegt, daß derjenige für das „*Verhalten im Verkehr und über die Ausrüstung des Fahrzeuges*“ verantwortlich ist, der dazu vorgesehen oder bestimmt ist. § 31 verbietet „*Wasserskilaufen, Schleppen von Wassersportanhängen, Wassermotorradfahren, Kite- und Segelsurfen*“. In § 38 wird die Ausübung „*der Fischerei und der Jagd*“ verboten (und u.a. noch konkretisiert wird durch die „*Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 20. März 2007 hinsichtlich der „Wasserflächen des Gieselaukanals und des Nord-Ostsee-Kanals mit Ausnahme des Obereidersees mit Enge, soweit nicht eine besondere Erlaubnis der Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau vorliegt*“). Der § 51 „*Fahrregeln für Sportfahrzeuge*“ umfaßt 6 Bestimmungen, von denen wohl am bekanntesten sind: das Verbot des Segelns ohne Motorantrieb und das einschränkende Gebot des Schleppen eines anderen Sportfahrzeuges von „*weniger als 15 Meter*“ und einer „*Mindestgeschwindigkeit des Schleppverbandes...(von) 9 Kilometer (4,9 Seemeilen) in der Stunde*“. Sämtliche vorsätzlichen oder fahrlässigen Verstöße gegen diese sinnvollen Bestimmungen stellen nach § 61 SSchStrO „*Ordnungswidrigkeiten*“ dar, die von den feststellenden Behörden zu verfolgen sind.

Entgegen der „Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge auf den Binnenschiffahrtsstraßen“ (Quelle: Merkblatt für Wassersportler, Stand 1. Januar 2007 des BMin.f.VBuS) ist hinsichtlich der Kennzeichnung von Sportbooten „*im Anwendungsbereich der BinSchStrO*“ der gut am Rumpf lesbare Schiffsname samt Heimathafen und Bootszertifikat-Nummer erforderlich. Die von der Bundesregierung vor drei Jahren im Seeaufgabengesetz von 1965 angestrebte allgemeine

Registrierung und Kennzeichnung der Sportboote auf Seeschiffahrtsstraßen und in deutschen Hoheitsgewässern im § 9e auf die „*Erhebung der Identifikationsmerkmale eines Sportfahrzeuges*“..., „*des Eigentümers*...“ und der „*an Bord befindlichen Personen*...“ wurde nach erheblichen Protesten von betroffenen Verbänden und Vereinen beschränkt, womit ein speziell gefordertes Sportbootregister samt Nummern-Kennzeichnung der Boote nicht eingeführt wurde.

Besondere Beachtung verdient das „Merkblatt für die Sportschiffahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal“ der Wasser- und Schiffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau vom März 2009, in dem u.a. die Lichtsignale der NOK-Zufahrten, der Schleusenvorhöfen und Schleusen sowie der wichtigsten Signallichter an den Kanalweichen. Zudem werden Anweisungen zu den UKW-Sprechfunkkanälen und den Kanalgebühren gegeben (zu zahlen beim Schleusenmeister der Alten Schleuse bzw. beim Kiosk der Neuen Schleuse in Kiel-Holtenau; für Teilstrecken an der Eingangs- oder Ausgangsschleuse). Es wird auf die Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h hingewiesen, das Rechtsfahrgebot, die Liegestellen für Sportfahrzeuge im NOK und die obligatorischen Tagfahrzeiten. Die Skizzen der Verkehrsräume von Zufahrten und Schleusen des NOK ergänzen die o.a. Gesetzestexte sehr einprägsam. Dieses Merkblatt ist ein absolutes Muß für alle NOK-Sportbootfahrer (im Internet unter dem o.a. Titel an mehreren Stellen zu finden) !

Ähnlich aufgemacht und von gleicher Absicht ist der Flyer „Wassersport & Freizeit Nord-Ostsee-Kanal - Informationen für Sportbootfahrer“ des Landespolizeiamtes - Wasserschutzpolizei, Kiel (o.D., Internet-Ausdruck 19.10.2011), der nicht nur auf die schon erwähnten WSP-Reviere Brunsbüttel und Kiel hinweist, sondern besonders auf die Warteräume („*Brunsbüttel östlich der Zufahrtsgrenze*“ und „*Kiel-Holtenau nördlich der Zufahrtsgrenze*“) und „*Sogwirkung vorbeifahrender Schiffe*“ sowie der „*drehenden Verstellpropeller bereits in den Schleusen festgemachter (Schiffe)*“. Warum es hier auch fettgedruckt heißt: „*Im Schleusenbereich ist Rauchen und offenes Licht verboten.*“, erschließt sich Sportbootfahrern vermutlich nicht spontan. Ein weiterer Flyer des Landespolizeiamtes Kiel „Wassersport & Freizeit - Kein Alkohol am Ruder - Promille-Grenzen auf dem Wasser“ (o.D., Internet-Ausdruck 19.10.2011) ist dagegen klar und unmißverständlich: „*Alkoholgenuß auf dem Wasser ist für Sie und andere eine große Gefahr und führt häufig zu Unfällen in der Schifffahrt...ab 0,5 Promille Alkohol im Blut ist das Führen eines Wasserfahrzeuges verboten !*“

Wichtig ist zudem, was die offizielle Internet-Site [www.nord-ostsee-kanal-info.de/lichtsignale-am-nok.html](http://www.nord-ostsee-kanal-info.de/lichtsignale-am-nok.html) bereithält: Die Bedeutung der Lichtzeichen an den Weichen des Nord-Ostsee-Kanals, die den 6 verschiedenen Verkehrsgruppen optische Signale geben, von denen zwei für Sportbootskipper am wichtigsten sind: GRÜN = Freie Fahrt für alle Fahrzeuge und ROT-ROT-ROT = Stopp für alle

Fahrzeuge; leuchtet letzteres auf, müssen sich Sportboote hinter die Weichen-Dalben oder -Pfähle legen und die Freigabe der Kanalfahrt abwarten.

Kein Sportbootskipper dürfte etwas gegen die „Passage-Gebühren für die Sportschifffahrt im Nord-Ostsee-Kanal (NOK)“ haben, die in einem Merkblatt *„Der Hafenermeister - maritime Dienstleistungen“* vom März 2011 aufgelistet sind. Diese „Preisliste“ umfaßt nicht weniger als 27 unterschiedliche Gebührensätze, zu denen auch Jahres-Befahrensabgaben sowie 4 Rabattstufen für mehrfaches Befahren pro Jahr gehören. Beschränken wir uns auf den wohl am häufigsten angewendeten Tarif, so ist beispielsweise für *„Wasserfahrzeuge, die ausschließlich Sport- und Vergnügungszwecken dienen...bei einer Länge bis 10 m EUR 12,-, über 10m bis 12 m EUR 18,-, über 12 bis 16 m EUR 35,-“* zu zahlen. (Anm.d.Verf.: Da die unteren Gebührensätze eher „kundenfreundlich“ zu nennen sind, weil sie in etwa den Tagessätzen von Yachthäfen entsprechen, ist es insgesamt bemerkenswert, daß gemäß Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord auf Anfrage mitgeteilt wurde, wonach im Jahr 2010 konkret 14.442 Sportboote den NOK passiert und dafür 224.000 EUR Gebühren gezahlt haben. In einer auf Anfrage d.Verf. gegebene Erklärung vom 05.10.2011 heißt dazu jedoch weiter: *„Die BA (= Befahrensabgaben) für Sportboote sind nur für das Befahren des NOKs/Schleusenbenutzung anzusetzen, die Unterhaltung der Stege wird aus den Tarifen für die bundeseigenen Häfen bestritten. Das Thema der Kostendeckung der BA ist bereits Gegenstand von Untersuchungen. Die Pauschalzahlungen von DSV um DMYV fließen in den Bundeshaushalt, sie werden aber nach hiesigem Wissen nur für die abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich erhoben...“* Dazu wurde bereits am 23.09.2011 von der Geschäftsführung des Deutschen Segler-Verbandes e.V. auf Anfrage folgendermaßen bestätigt: *„Von der gemeinsamen Pauschalabgeltung der Schleusengebühren des DSV und des DMYV sind die NOK-Schleusen nicht erfasst. Hierüber hat es Gespräche zwischen DSV, DMYV und der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord gegeben. Diese haben jedoch wegen der Höhe der für diese Seewasserstraße anfallenden Gebührenaufkommens nicht zu einer Einbeziehung in die Pauschalabgeltung geführt.“* Wir dürfen also gespannt sein, was die WSD Nord mit den Sportbootverbänden hinsichtlich der NOK-Befahrensabgaben zukünftig vereinbart !

### **11. Der Tourismus im „Freizeit- und Erlebnisland NOK“**

Der NOK ist längst zu einer lebendigen Tourismusattraktion geworden, wozu man sich das spezielle Buch- und Kartenangebot für den 325 km langen, autofreien „Fahrrad-Erlebnistour-Kanal“ ansehen kann, beispielsweise die jüngsten Ausgaben:

- *Nord-Ostsee-Kanal erleben: Reise- und Erlebnisführer*, Mai 2008 (EUR 9,90),
- *Radweg Nord-Ostsee-Kanal, Radwanderkarte 1 : 50.000*, Juni 2009 (EUR 9,95),

- *Erlebnismagazin Nord-Ostsee-Kanal 2010*, März 2010 (EUR 6,80),
- *Radwanderkarte Radroute Nord-Ostsee-Kanal, wetterfest/GPS-genau*, Mai 2010 (EUR 4,95)
- *Nord-Ostsee-Kanal-Route*, Februar 2011 (EUR 12,90),
- *Nord - Ostsee-Kanal - Wanderkarte 1 : 50.000*, November 2011 (EUR 8,95).

Über die „NOK-Route“ für Radfahrer, die am NOK-Ufer „acht Etappen von jeweils rund 40 Kilometern“ unterwegs sein wollen, informiert eine lebhaft illustrierte und vielseitig getextete Website [www.nok-sh.de/nok-route...](http://www.nok-sh.de/nok-route...) mit genau beschriebenen Wegen für das „Radfahren an der Straße der Traumschiffe“, über Kanal-Bauwerke, - Brücken und -Fähren.

Die „Traumschiffe und dicken Pötte auf dem Nord-Ostsee-Kanal“ werden in [www.sh-tourismus.de...](http://www.sh-tourismus.de...) beschrieben, wozu die Tourist-Information Nord-Ostsee-Kanal & Ticket-Service, Rendsburg, eine umfangreiche Passage-Übersicht der „Traumschiffe“ genannten großen Kreuzfahrer veröffentlicht, die beispielsweise mit Stand vom 11.04.2011 allein 122 derartige Durchfahrten mit Schiffs- und Reisedaten ausweist. Nicht weniger als 8 Webcams am NOK bieten bildhaft anzuschauende Schiffspassagen (siehe: [www.tourist-information.de/traumschiffe/nok-kanal/webcams.html](http://www.tourist-information.de/traumschiffe/nok-kanal/webcams.html)). Die auch den Sportbootfahrern bekannte Schiffsbegrüßungs-Anlage unter der berühmten Rendsburger Hochbrücke (mit der einzigartigen Schwebefähre) wird diese und andere Großschiffe sicher immer gern mit Nationalhymnen und Flaggen begrüßen ! (Auf das umfangreiche Angebot von Restaurants und Cafés, Ferienpensionen und örtlichen Fahrgastschiffen am und auf dem NOK wird hier sinnvollerweise verzichtet.)

Sehr beliebt ist auch das „Shipspotting“ genannte private Beobachten, Registrieren und Fotografieren von großen Schiffen im NOK, zu dem es gleich mehrere umfangreich aufgemachte Websites gibt, auf denen Sichtstandorte, Schiffsbeschreibungen und -fotoaufnahmen gezeigt werden (z.B. [www.schiffe-im-nord-ostsee-kanal.de](http://www.schiffe-im-nord-ostsee-kanal.de) ; [www.nok-sh-info.de...](http://www.nok-sh-info.de...) ; in letzterem sogar mit einer Anleitung und für die Ausrüstung der „Shipspotter am NOK“).

## **12. Die Fischer, Angler und Jäger am NOK**

Als einzige Berufsfischer-Anlage am NOK gilt die auch von Sportbooten gut einsehbare „Brauer’s Aalkate“ mit Bootshafen und Ferienwohnungen im Dorf Rade östlich von Rendsburg (siehe hierzu: [www.brauers-aalkate.de](http://www.brauers-aalkate.de)), deren Fanggründe für Stellnetze und Reusen, vom Fahrwasser her erkennbar an Fähnchen und Bojen, auf der Nordseite des Kanals liegen. Die Inhaber-Familie Brauer ist hier seit über 150 Jahren als Fischer (vor dem NOK-Bau auf dem darin aufgegangenen Schirmauer See) ansässig und tätig. Ihr einzigartiges Arbeitsboot mit der großen Netzrolle ist den vorbeiziehenden Sportbootfahrern sicher schon aufgefallen ! Über die aus China, vermutlich im Ballastwasser großer

Schiffe eingeschleppte Wollhandkrabbe, ihre gewaltige Ausbreitung auch in der Kieler Förde und ihren Angriff auf die Reusen und Netze der Fischer berichtet mare-online im Februar 2009 ([www.mare.de/index...](http://www.mare.de/index...), Ausdruck 20.10.2011) über einen Holtenauer Fischer, der die dort in Massen zu fangenden Krebse (lat. Eriocheir sinésis) gern an Feinschmecker in Kiel weiterverkauft.

Die Beliebtheit des NOK als Angelgewässer drückt sich dagegen in einschlägigen Websites der Sportangler aus, so z.B. in [www.jagdfreunde.de...](http://www.jagdfreunde.de...), wo es dazu in einer ausführlichen Beschreibung heißt (Ausdruck 09.09.2011): *„Kaum ein anderes Gewässer in Schleswig-Holstein bietet solch eine Artenvielfalt wie der Nord-Ostsee-Kanal. Fast alle verbreiteten Süßwasserfische wie Zander, Karpfen, Weissfische, Hechte und Aale sind im NOK vertreten. Meerforellen sowie Bach- und Regenbogenforellen ziehen ebenfalls durch den Kanal. Durch die Verbindung zum Meer finden wir hier fast alle Fische, die auch der Brandungsangler in der Ostsee findet. Wie zum Beispiel Dorsch, Wittling, Kliesche und Scholle. Desweiteren ziehen jedes Frühjahr Tausende von Heringen in den Kanal, um dort abzulaichen. Im Winter können weiterhin Stinte geangelt werden.“* Es sind allerdings Angel-Erlaubnisscheine gegen Gebühren notwendig. Weitere ausführliche Angler-Informationen bietet [www.angler-seiten.de/angelplatz...](http://www.angler-seiten.de/angelplatz...) an, in der u.a. der NOK als *„sehr gutes Angelrevier“* beschrieben wird (Ausdruck 08.09.2011), in der *„das ganze Jahr über Angelsaison ist“*. Hinweise werden gegeben zur Angler-Ausrüstung (*„...sollte je nach Angelart, etwas robuster sein“*), zu den besten Ködern (*„...Tauwurm, Laubwürmer oder Dendrobena...weitere Top-Köder sind Honigmade, Tebolarve, frische Garnelen und tote Köderfische...“*) und zu den Mindestmaßen und Schonzeiten der Fische (z.B. *„Hering 11 cm, Aal / Dorsch / Karpfen 35cm, Hecht 50 cm, Wels 70 cm“*). Zudem gelten Fangbegrenzungen pro Tag und die im allgemeinen die Binnenfischereiordnung. Beim *„Sportanglerverein Kanalfreunde Kiel e.V.“* mit seinen *„700 Mitgliedern“*, der seit 1953 besteht und in Schleswig-Holstein bei insgesamt *„41.000 Angelfreundinnen und Angelfreunden...ein bedeutender Teil dieses Verbandes ist“*, werden die Website-Besucher ([www.sav-kanalfreunde-kiel.de...](http://www.sav-kanalfreunde-kiel.de...), Ausdruck 07.09.2011) mit *„Hallo und moin moin“* freundlich begrüßt. (Seien wir als ufernah fahrende Kanalnutzer also „Angler-freundlich“ und fahren ihnen bei zu dichtem Passieren ihrer weit hinaus geworfenen Angelschnüre samt Posen diese nicht auch noch ab !)

Die Jagd, das Schießen und bestimmte Arten der Fischerei auf oder am NOK sind nach § 38 SeeSchiffStrO nach *„Stand: 10.05.2011“* ganz allgemein verboten (siehe hierzu: [www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Seeschifffahrtsrecht...](http://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Seeschifffahrtsrecht...)): *„Die Wasserflächen des Gieselau- und des Nord-Ostsee-Kanals mit Ausnahme des Obereidersees mit Enge, soweit nicht eine besondere Erlaubnis der Wasser- und Schiffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau vorliegt.“* Im Jahresbericht *„Jagd und Artenschutz“* des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein beträgt die der Gesamtfläche des Landes 1.576.329 ha, die

Wasserfläche mit insgesamt 77.025 ha hat nur knapp 5 % daran, so daß die des NOK mit rund 1.600 ha sicher ein interessantes Revier wäre.

### Schlußwort

Diese mit Absicht umfangreiche, aber keinesfalls erschöpfende Faktensammlung aus zumeist öffentlich zugänglichen Quellen soll den etwa 15.000 jährlichen Sportskippern und ihren Besatzungen, die den NOK befahren, eine breite und aktuelle Übersicht an zusammenhängenden Informationen bieten, die es nach Kenntnis des Verfassers bisher in zusammenhängender Form nicht zu haben war. Ein Vorgänger, „*Der nautische Revierführer - Nord-Ostsee-Kanal*“ von Kurt Graf und Dietrich Steinicke mit 54 Seiten in „*4. vollst. überarb. Aufl.*“ von 1992 ist vergriffen und steht somit nicht mehr zur Verfügung. Ein „neuer Sportboot-Revierführer für den NOK“, mit allen einschlägigen Informationen, Bildern und Kartenwerk, wäre deshalb nicht schlecht !

Neben Quellen-Zitaten, Allgemein-Informationen und Nachweisen wurden hier und da einige persönliche Fragen und Meinungen des Verfassers eingefügt, die er von Clubkameraden erfuhr oder aus eigener jahrzehntelanger „NOK-Überführungspraxis“ mit seinem Segelboot von der Süderelbe zur Schlei selbst erinnert.

(Eine Kurzfassung dieses Aufsatzes wird im Mitglieder-Magazin „Elbsegler“ Nr. 2/2011 der „Segler-Vereinigung Reiherstieg von 1926 e.V.“ erscheinen.)