



Hoffen auf Weser-Jade-Kanal

»Binnenschiffahrt«-Leser Markus Krauss, ehemaliger Chefredakteur der Zeitschrift »Der Selbständige in der Binnenschiffahrt«, zum Editorial »Von Küste zu Küste«, »Binnenschiffahrt« 4-2010:

Ihr Editorial habe ich mit großem Interesse gelesen. Besteht erneut die Hoffnung, der Politik den »kurzen Stichkanal an die Weser« schmackhaft zu machen? Wer die Dominanz der niederländischen Seehäfen beklagt, muss sich über die Alternative bzw. die Folgen klar sein, wenn der einzige deutsche Binnenwasserstraßennetz durch einen Kanal von der Jade an die Weser angeschlossen wird! Bevor der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven in trockenen Tüchern war, wurden die Aktivitäten in Richtung Weser-Jade-Kanal gebremst, um das Projekt Tief-

wasserhafen nicht durch weiter 200- bis 300 Mio. Euro zu gefährden. Jetzt ist es aber soweit. Nach menschlichem Ermessen wird das Großprojekt Tiefwasserhafen verwirklicht.

Es ist interessant, dass schon vor den Unterschriften von Niedersachsens (damaligem, d.Red.) Ministerpräsident Sigmar Gabriel und Bremens (damaligem, d.Red.) Bürgermeister Henning Scherf unter die Finanzierungsvereinbarung für den geplanten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven am 6. November 2002 in Hannover über Verkehrsverbindungen des Jade-Weser-Ports nachgedacht wurde, in denen 5 Varianten eines Jade-Weser-Kanals dargestellt sind.

Größere Umweltprobleme bezüglich des Kanals sind nicht zu erwarten. Die vorhandenen Entwässerungstiefs vom Jadebusen bis an die Unterweser zwischen Nordenham

und Brake können für die Kanaltrasse benutzt werden. Der Kanal wird 10 km lang.

Ich möchte erwähnen, dass der Versuch der Vertiefung des Wattfahrwassers »Kaiserbalje« als gescheitert angesehen werden muss, da umfangreiche Abladebeschränkungen vorgeschrieben wurden, die für das Binnenschiffahrtsgewerbe keinen lohnenden Geschäftsbetrieb erlaubt hätten. Außerdem ist die Kaiserbalje für Öl-, Gas- und Chemikalenschiffe vollständig gesperrt. Das heißt: Außen herum geht nicht!

Nicht nur der Container wegen ist der Bau des Jade-Weser-Kanals erforderlich. Sobald die Subventionen für die Ruhrkohle eingestellt werden, wird Kohle aus China, Australien, Südafrika, Kanada und anderen Ländern importiert und in Wilhelmshaven gelöscht werden. Diese wird trotz der weiten Seewege billiger an die Empfänger im Inland geliefert werden als die Ruhrkohle. Für dieses Massengut muss auch die Binnenschiffahrt tätig werden – und das kann sie nur, wenn der Jade-Weser-Kanal gebaut wird.

Nachtrag der Bemaßung der x-Achse

»Binnenschiffahrt«-Autoren Eva-Maria Bauer und Petra Fleischer, Bundesanstalt für Wasserbau, Referat Erdbau und Uferschutz/Abteilung Geotechnik in Karlsruhe zu ihrem Beitrag »Technisch-biologische Ufersicherungen an schiffbaren Flüssen und Kanälen als Alternative zum klassischen Schüttsteindeckwerk«, »Binnenschiffahrt« 3-2010, S. 72 ff:

In der Veröffentlichung fehlt in der Abbildung 6 leider die Bemaßung der x-Achse. Dadurch können die im Diagramm dargestellten Ergebnisse – insbesondere im Vergleich zur Abb. 10 – nicht beurteilt werden. Aus diesem Grund wird die Abbildung an dieser Stelle noch einmal vollständig veröffentlicht.

Werft Malz GmbH
 An der Schleuse 7, 16515 Malz
 Tel.: 0 33 01/20 32-0;
 Fax: 0 33 01/20 32 20
 e-mail: info@werft-malz.de;
 internet:www: werft-malz.de *Unser Service - Ihr Vorteil*

- Schiffbau und Schiffsreparaturen,
- Schweißzulassung des Germanischen Lloyd,
- Mechanische Fertigung von Maschinenbauteilen,
- Stahlkonstruktionen + Aluminiumkonstruktion,
- Instandsetzung und Lieferung von Ersatzteilen der Getriebe GOTHA ZG 52,
- Slipanlage bis 67 m in 3 Lagen
- Eigene Tischlerei

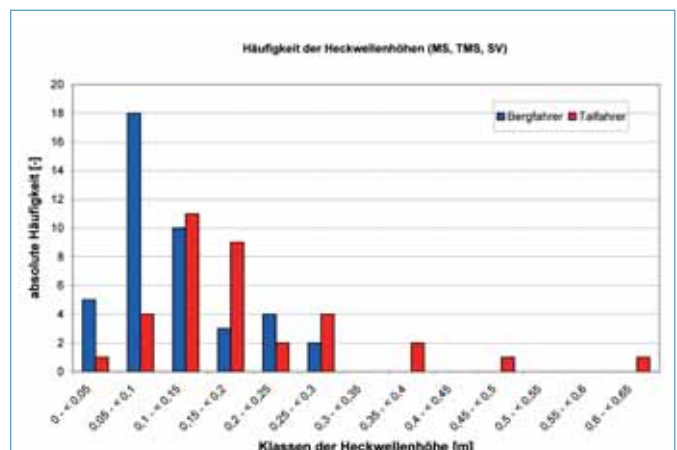


Bild 6: Am Ufer gemessene Heckwellenhöhen, erzeugt durch Güterschiffe