

LernCafe 38 vom 1. Juni 2007: "Vom Steinzeitmesser zur Bionik"

Online-Journal zur allgemeinen Weiterbildung

www.lerncafe.de

Marlis Föhr
jmfoehr@t-online.de

Wasserstraßen Mosel, Rhein-Marne-Kanal,

Erinnerungen

Das Thema Technik weckt bei mir Erinnerungen an die Wasserstraßen Mosel und Rhein-Marne-Kanal. Die Fahrten auf unserem Kiel mit der Motorjacht „Viola“ waren für unsere Familie immer wieder ein Erlebnis.

Unser „Kapitän“ (mein Mann) und seine „Mannschaft“ (zwei Kinder) meisterten die Herausforderungen mit Elan: Hoch- und Niedrigwasser, defekte Schleusen, rücksichtslose Schiffsführer auf den „dicken“ Schiffen!

Am Rhein-Marne-Kanal stiegen die Kinder auf die Fahrräder und machten die Schleusen für die Durchfahrt frei.

In den siebziger Jahren kaufte man dann bei den Schleusenwärtern noch frisches Gemüse und pausierte dabei mit einem „Schwätzchen“

Heute funktionieren die Schleusen automatisch. Peniche (französische Binnenschiffe/Frachtschiffe) behindern den Flussverkehr nur noch selten. Der Rhein-Marne-Kanal ist ein touristisches „Highlight“ geworden.

Die Mosel

Schon der Römer Tacitus (ca. 50 v.Chr.) erwähnte in seinen Annalen die Mosel, damals noch Mosella genannt und rühmte ihre große wirtschaftliche und militärische Bedeutung. Der Dichter Decimus Magnus Ausonius (310-393 n.Chr.) widmete ihr ein Gedicht, das heute noch große wissenschaftliche Bedeutung hat (siehe Link 4).

Die Mosel entspringt am Col de Bussang in den Vogesen, fließt durch Frankreich, Luxemburg und das deutsche Bundesland Rheinland-Pfalz und mündet nach 544 km bei Koblenz in den Rhein.

Die Mosel ist nach dem Rhein die zweitgrößte Schifffahrtsstraße in Deutschland.

Schleusenanlagen

1964 wurde die Mosel von Metz bis Koblenz als Großschifffahrtsstraße mit vierzehn Schleusen freigegeben. Die Höhe der Staustufen ist unterschiedlich und kann bis zu neun Meter betragen. Ständig steigender Frachtverkehr und die Personenschifffahrt, die aus Fahrplangründen Vorschleusungsrechte besitzt, brachte lange Staus und entsprechende Wartezeiten vor den Schleusen. Zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe wurde über eine zweite Schleusenkammer je Schleuse nachgedacht

Zweite Moselschleuse

Um die Planungsvorhaben in die Wege zu leiten, waren umfangreiche Voruntersuchungen nötig. Da die Staubelastung in der Nähe der großen Fremdenverkehrsorte besonders hoch war, wurden zunächst die Planungen für die Schleusen Fankel und Zeltlingen vorangetrieben, weitere sollten in den nächsten Jahren folgen. Die Nutzlänge für die neuen Schleusen sollte 210 m (bisher 172 m) und die Nutzbreite 12.50 m (bisher 12.00 m) betragen, um auch großen Containerschiffen Rechnung zu tragen

Der Rhein-Marne-Kanal

Die Möglichkeit, auf dem Wasserwege über die Mosel nach Straßburg zu gelangen, bietet der Rhein-Marne-Kanal. Den ersten Plan dazu gab es bereits 1591 von Graf von Veldenz-Lutzelstein, einen weiteren von Ing. M. Brisson (1771-1828).

Erbaut wurde der Kanal 1844 -1863. Die französischen Behörden erklärten 1879 den 314 km langen Kanal zum Wasserweg der Kategorie I. Die „Peniche“ setzte sich als Hauptschiffstyp durch. Man hatte aber nicht an den Siegeszug der Eisenbahnen gedacht, der Kanal wurde bei weitem nicht so frequentiert wie erwartet

Die Tunnels

In einem 314 km langen Kanal durchquert der Rhein-Marne-Kanal mit Hilfe von Schleusen, zwei Tunnels und anderer Technik die Vogesen und ganz Lothringen . Die Durchstiche wurden 1850 und 1853 angelegt. Sie ermöglichen Einbahnverkehr in wechselnder Richtung und können mit eigener Motorkraft durchfahren werden. Der Niderviller Tunnel misst 480 m, der Arzviller 2310 m. Der Unterschied zwischen einem gut ausgebauten Autotunnel und diesen Wassertunnels beschreibt sich wie folgt: Man fährt mit einer Geschwindigkeit von drei km/std durch ein feuchtes „Loch“. Das Wasser tropft von den Wänden und der Decke, und die Beleuchtung des eigenen Schiffes bringt gerade soviel Sicht, dass man nicht ständig an die Seitenbegrenzung stößt.

Das Schiffshebewerk

Nach dem zweiten Tunnel führt ein neues Kanalstück zum Schiffshebewerk bei Arzviller/Saint Louis, das 1969 in Dienst gestellt wurde und siebzehn Schleusen ersetzt bei einer Hubhöhe von 45 m. Die Überlegungen zu einem Schrägaufzug gab es bereits 1920. Die Pläne konnten erst nach dem II. Weltkrieg nach der Änderung des Luxemburger Vertrags umgesetzt werden. Es wurde eine „Riesenbadewanne“ auf Schienen. Beide Seiten des Trogs und die Kanalabschnitte werden durch Tore verschlossen und nur zu Ein- bzw. Ausfahrt der Schiffe geöffnet. Die Schiffe fahren in den 43 m langen mit Wasser gefüllten Tank hinein, der dann auf einer um 41 Grad geneigten Fläche um 108 m gesenkt (oder angehoben) wird.

Straßburg

Mit dem Schiffshebewerk trifft man in wenigen Minuten wieder auf die alte Strecke und erreicht nach 34 Schleusen Straßbourg. Die Stadt, 16.n.Chr. von den Römern als Festung gegründet, ist heute ein internationaler Knotenpunkt. Die großen „Kähne“ legen am Quai des Pecheurs an, kleinere können in die engen Kanäle von Le Petit France, dem ehemaligen Gerberviertel, fahren. Der Weg zum Rhein führt über den großen Industriehafen in eine Großschleuse, das Tor zum Rhein.

Links

1. http://wsv.de/Aktuelles/Projekte/Zweite_Moselschleuse/index.html
2. www.memotransfront.uni-saarland.de/htm/5x14.htm

3. frankreich-sued.de/wasser/rhein-marne-kanal/rhein-marne-kanal.htm
4. www.geocities.com/daretoshare2004/subdi1/Ausonius.htm