

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

**Deutschlandrundfahrt - 15.3.2008
Die Kaiserrinne
Der Nord-Ostsee-Kanal in Schleswig-Holstein
Von Paul Stänner**

Regie Jingle und Kennungsmusik

Oton 1 Rendsburg ist das Herz von Schleswig-Holstein – das Glück, dass man hier auch Wasser findet in Form vom Nordostseekanal und natürlich hier schön gelegen die Eider.

Hansen

Regie Kennungsmusik

Oton 2 Bei den Schiebetoren ist es so, dass wir in der letzten Zeit ein paar größere Havarien hier hatten, wobei die Tore jetzt alle in Reparatur sind und demnächst wohl wieder aus der Werft kommen.

Klement

Regie Kennungsmusik

Oton 3 Wir stehen jetzt hier in einer Druckluftschleuse des Flandernbunkers, bzw. das war mal die Druckluftschleuse, der Flandernbunker wurde ,45 oder 1946 entfestigt, d.h. er wurde für militärische Zwecke unbrauchbar gemacht.

Rönnau

Regie Kennungsmusik

Oton Wenn dann diese Liste kommt, werden wir uns einige Schiffe aussuchen, die wir dann genauso herzlich begrüßen werden wie vorher die Norwegian Dream.

Festing

Regie Kennungsmusik

Sprecher

v. Dienst **Die Kaiserrinne**

Der Nord-Ostsee-Kanal in Schleswig-Holstein

Eine Deutschlandrundfahrt mit Paul Stänner

Atmo: Rendsburg - Paradeplatz

Autor Rendsburg in Schleswig-Holstein. Die Stadt von durchaus possierlicher Beschaulichkeit war vor Jahrhunderten eine schwer befestigte dänische Garnison. Der alte Paradeplatz ist immer noch das Zentrum der Stadt, strahlenförmig gehen von hier die Straßen aus, die früher zu den Bastionen führten. Sie sind benannt nach dänischen Adelstiteln und – ein geschmackvoller Einfall – nach Tischdekorationen.

Sprecherin Moin! – sagt Frau Erich-Hansen, und Herr Hansen, der etwas später dazu kommt, sagt auch: Moin!

Oton 4

Hansen Ich bin gebürtiger Nordfrieze, und komm von der Nordseeküste, geboren in Niebüll und da immer schon so ein Bezug zum Wasser.

Autor Hauke Hansen – was für ein Name! Man denkt sofort an Theodor Storm, Der Schimmelreiter, Schullektüre. Männer auf stürmischen Deichen im Kampf mit der Flut. Hauke Hansen wohnt in Rendsburg, irgendwo in den hinteren Fluchten seines Hauses treibt er am Computer Handel mit Fleisch. Keine Sturmflut weit und breit.

Oton 5

Hansen Und jetzt hat man natürlich im Landesinneren von Schleswig-Holstein – da muss man jetzt auch sagen, Rendsburg ist das Herz von Schleswig-Holstein – das Glück, dass man hier auch Wasser findet in Form vom Nordostseekanal und natürlich hier schön gelegen die Eider.

Sprecherin Katja Erich-Hansen hat Kinder und ein Blumengeschäft. Ihr Haus liegt auf einer Landzunge, die aus dem Material aufgeschüttet wurde, das

man aus dem Nord-Ostseekanal geholt hatte. Ihr Blick geht aus dem linken Wohnzimmerfenster auf den Kanal, aus dem rechten Fenster auf das Flüsschen Eider.

Oton 6

Erich-H. Wir wohnen auf der einen Seite von der Eider, das ist eine kleine Landzunge hier mittig, links von uns sehen wir den Kanal, wir können hier bis in die Weiche hinten reingucken, das ist ein sehr schöner, weiter, offener Blick, wie ich finde, und rechts eben diese natürliche Landschaft mit den Schilf und den Tieren im Sommer zumindest auf der anderen Seite, zur Zeit sind die Koppeln ziemlich ruhig, aber es ist eigentlich so der ländliche Teil von Rendsburg.

Autor Der Kanal – das ist der Nord-Ostseekanal. Nahezu hundert Kilometer lang durchschneidet er Schleswig-Holstein von Brunsbüttel an der Elbmündung im Westen bis nach Kiel-Holtenau an der Kieler Förde im Osten. Kanäle gibt es jede Menge, aber in Deutschland ist dieser Kanal einzigartig, weil auf ihm Hochseeschiffe fahren und keine langweiligen, flachen, konturlosen, wenn auch irgendwie nützlichen Kanalschiffe. Da lohnt das Hinsehen doch ganz anders, wenn man sich vorstellen kann, dieser Autotransporter kommt aus Emden an der Nordsee und fährt bis nach Litauen.

Sprecherin Mitten im Land kann man maritime Momente erleben. Der Gastanker, der Containerfrachter, der Schüttgutfrachter - alle sind sie auf großer Fahrt, von weit her nach weit weg. Und natürlich auch die großen Kreuzfahrtschiffe – all das fasziniert die Anlieger am Kanal.

Oton 7

Erich-H. Es ist sicherlich auch was anderes, ob man zwei Jahre oder zwanzig Jahre hier wohnt, für mich übt der Kanal noch eine sehr große Faszination aus, besonders im Sommer, wenn hier die großen Traumschiffe durchkommen mit vielen Menschen und unsere Kinder voller Begeisterung auf den Balkon springen um mit Hupen die Gäste zu begrüßen und dass es immer ein kleines Feuerwerk gibt im Sinne von Wunderkerzen, einfach weil sie viel Freude daran haben, die Resonanz der Fahrgäste auf den großen Kreuzfahrtschiffen zu sehen und das hat ja auch immer was von großer weiter Welt und Fernweh und das empfinden auch schon meine Kleinen.

Sprecherin Dann springt der dreijährige Sohn von Frau Erich-Hansen im Wohnzimmer auf, ruft laut: „Traumschiff“ und hält sich sofort mit beiden Händen die Ohren zu. Er weiß, jetzt kommen die Presslufttröten zum Einsatz, mit denen die Zuschauer, Enthusiasten, aficionados, Anwohner und Fahrradtouristen am Ufer des Kanals das Traumschiff begrüßen. Diese Tröten kann man eigentlich nur als betrunkenen Fußballfan im Stadion ertragen, für ein nüchternes Kleinkind auf dem Balkon sind sie unerträglich. Trotzdem macht es Spaß.

Oton 8

Erich-H. Auf dem Schiff stehen sie auch und winken und man guckt auch immer so von den Nationalitäten, also gerade die Skandinavier, haben wir immer das Gefühl, sind besonders freundlich und herzlich und wenn die Kleinen da stehen und rufen und schreien und, gerade als die Norwegian Dream durchkommt, große Plakate malen, das finden die schon ganz nett, glaub ich (lacht).

Autor

Rendsburg ist die einzige größere Stadt, die die Schiffe – ob Traum- oder Arbeitsschiff - auf ihrem Weg zwischen Kiel und Brunsbüttel passieren. Das umliegende Land ist flach, mit Wiesen, Dörfern und kleinen Wäldern, akzentuiert von so spektakulären Erscheinungen wie Stacheldrahtzäunen und Entwässerungsgräben. Hoffnungslos urbane Beobachter sprechen dann verständnislos von „Schläfrig-Holstein“, aber solche Menschen wissen eben die Ruhe nicht zu schätzen. Das Ehepaar Hansen hat sich ihre Landschaft mal aus der Perspektive eines Traumschiffs angesehen:

Musik 1: Sa valse le roi, I: Palast Orchester
K: Kurt Weill
RCA, LC 00316

Oton 9

Erich-H. Es war so, dass ich es als sehr imposant empfand, dass man eine ganze Zeit lang nur rechts und links Koppeln, Felder und Natur sieht, natürlich auch unterschiedliche Bauwerke, wenn man so dicht an den Menschen vorbeifährt, die hier leben, das hat wirklich was ganz Besonderes, wie ich empfinde, also gerade auch aus der Wasserperspektive, wobei man sich manchmal wundert, wie weit oben

man doch ist auf diesen Traumfahrtschiffen und wie klein man wirklich die Menschen empfindet, die rechts und links den Kanal säumen.

Autor Blickwechsel – wir schauen wieder durch das große Fenster der Hansens auf den Kanal hinaus. Aus Richtung Brunsbüttel schiebt sich eben ein Containerfrachter ins Bild. Und wird größer. Wirklich groß. Und da kommen einem die beliebten Geschichten von den notorisch betrunkenen russischen Kapitänen in den Sinn, die mit 2,8 Promille Wodka im Kopf versuchen, Kurs zu halten. Irgendeinen.

Oton 10

Hansen Letztes Jahr hat es das gegeben, da ist hier vor der Tür ist ein Schiff aus dem Ruder gelaufen, das war zufällig auch noch ein Russendampfer, ein altes Schiff, wo man denn mutmaßen kann, was ist da am Steuer passiert. Aber das kommt am Kanal recht häufig vor, dass Schiffe aus dem Ruder laufen, hier hat es auch schon einige Unfälle gegeben, die aber insofern glimpflich ausgehen – mal , dass die die Böschung reinfahren, dann werden sie rausgezogen, oder kommen aus eigener Kraft wieder frei. Und wir haben das gehabt, ich weiß nicht genau, wann das war, vor zehn Jahren ist ein Schiff ungefähr einen Kilometer von hier in die Böschung reingegangen, es war in den Wintermonaten, und es hat sich auch auf die Seite gelegt, dort sind auch Container über Bord gefallen und wurden ein bisschen an die Uferböschung mit angespült und dann gab es zeitlang ein paar Geschichten, wo man dann so chinesische Sachen am Ufer finden konnte. (lacht)

Sprecherin Und Frau Erich-Hansen - hat sie dann Angst, wenn ihre Kinder mit der Tröte auf der Kanalböschung stehen und die Schiffe, gewaltig wie Hochhäuser, nur wenige Meter entfernt vorbeirauschen?

Oton 11
Erich-H.

Nein, nicht wirklich, ich glaube sowieso daran, dass wir das kriegen, was wir kriegen sollen, also von daher, wenn ich mich um alles da sorgen machen sollte, ich fühle mich hier nicht stärker beunruhigt durch die Lage, ich glaub da muss auch schon einiges passieren, da muss man schon richtig Schwung drauf haben, bevor unser Haus in Mitleidenschaft gezogen wird.

Autor Frau Erich-Hansen erzählt die Geschichte von dem Hirschen, den sie morgens beobachtet hat. Ganz selbstbewusst und unbeeindruckt ist er aus dem Wald getreten, durch die schmale Eider geschwommen, ist

dann ruhig über die Landzunge gewechselt, auf der ihr Haus steht und links im Nord-Ostseekanal verschwunden, den er hoch erhobenen Hauptes durchquert. Das alles, als ob es sich so gehörte. Zum Glück kam gerade kein Schiff.

Oton 12
Erich-H.

Das ist nicht immer da, aber ab und zu riecht es richtig nach Meer.

Hansen

Stimmt - es riecht auch ab und zu mal nach Diesel (Frau lacht), das dürfen wir auch nicht vergessen, es sind schon ein paar Schiffe da älteren Baujahres, wo man dann meint, na! ist das alles so ganz richtig, aber da sind ja auch Bestrebungen da, dass auch auf Schiffsmotoren die Emissionen ein bisschen nach unten zu fahren.

Sprecherin

Was man hat, weis man oft erst zu schätzen, wenn man es nicht mehr hat. Was wäre, wenn man nicht mehr hier wäre?

Oton 13
Erich-h.

Also ich persönlich würde am meisten die Eider vermissen, weil ich diese Lage mit den Sonnenuntergängen besonders liebe, das sind für mich die heiligen Momente, wenn die Sonne hier untergeht und wenn sie über der Hochbrücke aufgeht, das sind die schönsten Momente, das Wasser dampft und über der Hochbrücke geht die Sonne auf, das ist das, was mich als Frau (auch ein bisschen emotionaler veranlagt), einfach am meisten beeindruckt.

Autor

Ein Kanal ist dafür da, dass man hin und her fährt. Also fahren wir jetzt weg und kommen wieder – die Hochbrücke ist unbedingt ein Ziel für uns.

Musik 2:

Down to the waterline, I: Dire Straits
K+T: Mark Knopfler
Vertigo LC 01633, Bestell-Nr. 836 419-2

Autor

Sagen wir mal, der Nord-Ostsee-Kanal beginnt in Kiel. Man könnte auch behaupten, der Kanal beginne in Brunsbüttel an der Elbmündung auf der westlichen Seite Schleswig-Holsteins. Aber viel mehr spricht für Kiel, denn Kiel hatte den Kriegshafen, in dem das Deutsche Reich seit 1871 seine Marine stationierte. Außerdem hatten schon früher hier die

Dänen den Eiderkanal gegraben, der in historischer Hinsicht ein verkürzter Vorläufer des Nord-Ostseekanals ist.

Sprecherin Moin! – sagt Jens Klement, der das Schleusenmuseum in Kiel-Holtenau betreut.

Oton 14

Klement Der Kanal – einmal vom Bau ganz kurz vielleicht - gebaut ist er ja als Kaiser–Wilhelm-Kanal 1887 bis 1895. Wir stehen an den kleinen Schleusen, die aus dieser Zeit noch stammen, wo jetzt die Berufsschiffahrt mit durchgeschleust wird, da ja die Kapazitäten sehr hoch sind, die großen Schleusen, auch wenn sie wesentlich größer sind, sind ausgelastet, deswegen benutzt man auch die alten Schleusen für die Berufsschiffahrt.

Sprecherin Jens Klement trägt die an der Küste übliche Fleece-Jacke und die an der Küste üblichen winddurchtobten Haare. Die Schleuseninsel zwischen den beiden Schleusenkammern ist sein Reich.

Autor Die Schleuse in Kiel-Holtenau hat Wände aus dunkelrotem Backstein. In die Mauern sind Halterungen eingelassen, um Schiffstau zu befestigen. An den Wänden entlang schwimmen Hölzer, die aussehen wie schwimmende Stege, die aber dazu dienen, auf der ganzen Länge die Schiffswand von der Schleusenmauer abzuhalten. An der inneren Kammerwand befindet sich eine rechteckige Steinplatte mit der Inschrift:

Musik 3: Nibelungen-Marsch
Bläser der Berliner Philharmoniker, Dgt: Herbert von Karajan
K: Gottfried Sonntag
Deutsche Grammophon, LC 0173, 439 346-2

Sprecher

v. Dienst *Der Bau dieser Schleuse wurde unter der Regierung Kaiser Wilhelms II begonnen im Jahre 1889 und vollendet im Jahre 1895.*

Autor Der Namenszug ist natürlich riesig groß abgesetzt.

Musik 3 kurz hoch und weiter unterlegen

Oton 15

Klement Der ganze Kanalbau an sich hat acht Jahre gedauert, der Bau, und das waren hier in Spitzenzeiten bis zu 8900 Leute tätig, das waren damals dann Polen, Italiener, Russen, alles das war ja schon vertreten zur damaligen Zeit, (bleibt oben)

Autor

Dem Bau des Kanals waren wirtschaftliche und militärische Überlegungen vorausgegangen. Bismarck wollte eine schnelle Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, um die Marine zügig verlegen zu können. Er setzte sich gegen Widerstände von Kriegsminister Moltke durch, zumal er mit einem Hamburger Reeder noch einen Verfechter wirtschaftlicher Interesse mobilisieren konnte. Unter Wilhelm I. geht der Kanal durch Schleswig-Holstein in den Bau. Wilhelm II eröffnete die Kaiserrinne mit einer Fahrt auf der Yacht „Hohenzollern“ von Hamburg nach Kiel. Spruchbänder hingen über dem 92 Meter breiten Wasser, darauf wurde gedichtet, wie das einfache Volk so dichtet:

Sprecher

v.Dienst Dort wo einst die Sense schnitt,
fährt der Kaiser in der Mitt'
auf der Hohenzollern.
Strömt herbei ihr Völkerscharen,
um es euch mit anzusehen
wie der Kaiser in der Mitt' fährt
wo einst die Sense schnitt.

Regie

Musik Ende

Autor Trotzdem ging alles kaiserlich glatt, auch wenn Seine Allerdöchste Majestät bei dem Versuch, höchstselbst Seiner Allerdöchsten Majestät Yacht zu steuern, dieselbe um ein Haar in die Böschung gehauen hätte wie ein betrunkenener Russe.

Sprecherin Zurück zur Schleuse!

Atmo Möwen

Oton 16

Klement Diese Schleusenkammer hier werden nun hauptsächlich genutzt für die Berufsschiffahrt, die aus zwei Kammern besteht, wobei die Kammern immer so genutzt werden wie sie halt geöffnet sind, das gibt hier keine Kammer, die in den Kanal hinein und die andere wieder raus, so wie sie offen stehen, werden sie genutzt. Es ist so, dass der Wasseraustausch hier in den Kammern maximal zwischen zehn bis vierzig Minuten dauert für die Schifffahrt, es ist so dass sie Schiffe in dieser Zeit noch beliefert werden können, d.h. wir haben Schiffsausrüster hier, die dann im Vorwege, was sie von den Reedereien angemeldet bekommen oder vom Kapitän selber, wird dann fertig gepackt auf Paletten angeliefert hier und in der kurzen Zeit geht dann die Bordbesatzung runter auf die Pier und bringt das in dieser kurzen Zeit an Bord.

Sprecherin Zwischen unseren Füßen schnurrt eine weiße Katze, offenkundig froh über ein wenig Körperwärme an diesem nasskalten, nebligen Morgen. Von Seefahrerromantik, von trunkenen Nächten in dunklen Kaschemmen, kann man da ja wohl nicht mehr sprechen.

Oton 17

Klement Also hier jedenfalls nicht, hier ist das zeitlich sehr eng bemessen, da ja auch die nächsten Schiffe schon auf Reede liegen und so schnell wie möglich auch geschleust werden wollen, denn die nutzen das ja hier, um Zeit einzusparen, Kraftstoff zu sparen, nur deswegen nutzen sie ja hauptsächlich den Kanal.

Sprecherin Die Existenzberechtigung des Kanals, der im internationalen Schifffahrts-Englisch übrigens Kiel Canal heißt, liegt nämlich darin, dass er den Umweg über Skagen im Norden erspart – gute 24 Stunden Laufzeit.

Autor Wir stehen an den neuen Schleusen, die bei der Erweiterung ab 1907 eingebaut wurden. Das Tor, das aus der Schleuse hinaus in die Kieler Förde führt, ist beeindruckend eingedrückt. Man kann leicht die Form des Schiffsbugs erkennen, der sein Profil in den Stangen und Trägern des Tores hinterlassen hat.

Oton 17

Klement Bei den Schiebetoren ist es so, dass wir in der letzten Zeit ein paar etwas größere Havarien hier hatten, wobei die Tore jetzt alle in Reparatur sind und demnächst wohl wieder aus der Werft kommen, ... (bleibt oben)

Autor Das wäre jetzt die Gelegenheit, die beliebte Geschichte mit dem wodka-seligen Kapitän zu klären. Wer knickte das Schleusentor? War es Pjotr, der fliegende Russe?

Oton 18

Klement Neeiiiiinnn! NeinNein!

Autor Die Ursache war ein unerklärlicher Maschinenausfall beim Einlaufen in die Schleuse. Ohne Maschinenkraft kann das Schiff nicht stoppen. Und so glitt es langsam, gemächlich, mit nahezu boshafter Beharrlichkeit unaufhaltsam in das Schleusentor. Und kam dort zum Stehen. Der Schaden beläuft sich auf eine Viertelmillion Euro.

Oton 19

Klement Hier ist ja auch striktes Alkoholverbot, das möchte ich hier auch keinem nachsagen, dass er Alkohol trinkt, weder die Leute die hier arbeiten, noch sonst jemand. Das sind eben halt technische Probleme, die auftreten können bei der Umsteuerung der Maschinenanlage, Verstellpropelleranlagen, wo die Schubstange bricht von den Flunken – also da gibt es mehrere Sachen.

Autor Dann wollen wir das mal so stehen lassen. Wir gehen ins Museum.

Musik 4: Spirit on the water
I+K+T: Bob Dylan
Columbia LC 00162, Bestell-Nr. 504 364-9

Sprecherin Im Museum ist ein großes Modell aufgebaut. Aus der Vogelperspektive schaut man auf den Kanal nahe der Schleuse Kiel-Holtenau. Das Landschaftsmodell des östlichen Teils des Kanals ist ganz in gipsweiß gehalten, einzig die Schiffsmodelle erscheinen als Farbtupfer. Kaiser Wilhelms Rinne schlängelt sich durch eine hügelige Landschaft, Wiesen und kleine Wäldchen sind angedeutet.

Oton 20

Klement Das ist die alte MS Europa, ein Kreuzfahrtschiff, und wir haben auf der linken Seite eine Weiche, das heißt, es sind dort Pakete gerammt, das sind Hölzer, die aus Douglasien, Fichten und Kiefernholz sind, und da liegen zwei Schiffe, die jetzt darauf warten, ihre Fahrt fortzusetzen weil nicht eben alle Schiffe im Kanal begegnen dürfen.

Sprecherin Im genauen Maßstab sind die Brücken, die Schiffe und die Ketten von Dalben ausgeführt, also die Begrenzungspfähle aus gebündelten Baumstämmen, die in den Ausweichstellen dafür sorgen, dass die langsam fahrenden oder treibenden Schiffe nicht in die Böschung gedrückt werden. Dieser Teil des Kanals ist im Wesentlichen noch so, wie er unter Wilhelm II gebaut worden war. Die wesentlichen Verbreiterungen und Modernisierungen sind im westlichen Teil ausgeführt worden.

Musik 4 kurz hoch

Autor Die Ausstellung enthält auch ein Modell der Schleuse, die von einem Maschinenausfall demoliert wurde. Man erkennt, wie aufwändig der Boden der Schleuse mit einem Gitterwerk aus in das Erdreich gerammten Pfählen, dann Steinlagen und Bodenbrettern, gesichert wurde. Ein großer Aufwand unter Wasser, um zu verhindern, dass die Schleusenammer vom Druck der Erde an den Seiten zusammengepresst würde.

Musik 4 kurz hoch

Sprecherin Auf der Galerie stehen in verschiedenen Vitrinen Schiffsmodelle, darunter auch eines von der „Bismarck“, benannt nach dem Initiator des Nord-Ostseekanals. Das Schlachtschiff „Bismarck“ war 1941 am Ende seiner einzigen, nur acht Tage dauernden, Feindfahrt versenkt worden, nachdem es zuvor das vergleichbare britische Schlachtschiff „Hood“ versenkt hatte. Die Kämpfe zwischen den beiden Schiffen kosteten 3400 Männern das Leben.

Oton 21

Klement Dieses Modell, was wir hier haben, ist die alte Bismarck, dieses Schlachtschiff, und zwar gibt es da sehr schöne und auch sehr traurige Sachen, die wir hier so in den Führungen erleben. Dass ein Engländer hier zum Beispiel war, der geschimpft hat und hat geschimpft über die Deutschen und hat geschimpft, und dann wiederum, das dauerte gar nicht lange, da kommt der zweite Herr hier hoch, das war ein Deutscher, die kannten sich, möglicherweise waren die sogar beteiligt an dieser Geschichte, der Deutsche kam und dem liefen die Tränen und beide nahmen sich hier in den Arm, das war eine ganz tolle Geschichte, der eine war am Meckern, der andere war am Weinen und trotzdem haben sie sich im Arm gehalten.. hier bei der „Bismarck“.

Musik 5: Sittin' on the dock of the bay
I+K+T: Otis Redding
WSM LC 03708, Bestell-Nr. 837 381-2

Regie Autor – Sprecherin sollten auf den Schlussakkorden der Musik liegen.

Autor Kiel an sich ist eher unansehnlich. Die Stadt ist im Krieg weitestgehend zerstört worden, weil sie die zentrale Basis der Nazi-Marine war. Dann wurde wieder aufgebaut.

Sprecherin Der rote Klinker als Baumaterial ist eine norddeutsche Leidenschaft, der man nicht entkommen kann. Selbst wenn ein repräsentatives Gebäude sich über die Höhe von drei oder vier Stockwerken mit dorischen Säulen schmücken möchte - werden die noch aus Klinker geformt.

- Autor In dieser Backsteineuphorie ließen sich die Kieler Architekten und Stadtplaner der Nachkriegszeit hemmungslos gehen. Der rechteckige Klinker war das Grundmaterial des Bauens und beflügelte die kühnsten Träume der Architekten. Wie sollen wir ein Haus bauen? fragten sie. Lassen wir es doch aussehen wie einen Ziegelstein, war die Antwort.
- Sprecherin Moin! – sagt Jens Rönnau
- Oton 22
Rönnau Wir stehen jetzt hier in einer Druckluftschleuse des Flandernbunkers, bzw. das war mal die Druckluftschleuse, der Flandernbunker wurde ,45 oder 1946 entfestigt, d.h. er wurde für militärische Zwecke unbrauchbar gemacht durch Maueraufbrüche, Wanddurchbrüche, Deckendurchbrüche, die aber so sauber gemacht wurden, dass der Bunker für eine andere Nutzung zur Verfügung gestanden hätte.
- Autor Jens Rönnau leitet den Verein Mahnmal Kilianbunker e.V. Diesen Bunker gibt es nicht mehr, jetzt hat der Verein den Bunker Flandern adoptiert. Der Flandernbunker beherbergte im Zweiten Weltkrieg die Kommandantur für Kiel und den Nord-Ostseekanal, deshalb liegt er an prominenter Stelle am Marinestützpunkt der Kieler Förde, unweit der Holtenauer Schleuse.
- Sprecherin Der Bunker ist ein großer grauer Würfel auf einer Grünfläche, die zwischen den beiden Fahrbahnen der Küstenstraße entlang der Kieler Förde liegt. An den Wänden außen und innen haben sich weiße Salze abgelagert, die aus dem Beton ausgewaschen wurden und nun Formen und Strukturen bilden, wie man sie aus Tropfsteinhöhlen kennt. Das Ungetüm ist zweigeschossig mit zwei Eingängen, deren aufwändiger Bau nur noch in Resten zu erkennen ist.
- Regie Schritte aufwärts
- Oton 23
Rönnau Hier war ursprünglich also die Kommandozentrale untergebracht, hier befanden sich die Kartentische, die Plantische, hier waren die Funkstellen, mehrere Funkkabinen haben sich befunden hier, man sieht

auch die Grundrisse dieser Kabinen noch, wir haben noch den Bericht von einer Zeitzeugin, die hier als Funkerin gesessen hat, und wir haben hier noch einen ausmachen können, der hier als Kommandeur gewesen war im Bunker, das letzte halbe Jahr im Krieg.

- Autor Von diesem Kommandeur weiß man eben auch, dass der Nord-Ostseekanal aus diesem Bunker unweit der Holtenauer Schleuse reguliert wurde und dass – zumindest in Teilen – die Flucht vor der heranrückenden sowjetischen Armee über die Ostsee von hier aus organisiert wurde.
- Sprecherin An beiden Seiten reichen über die gesamte Höhe des Bunkers große, rechteckige Löcher. Hier wurden schon kurz nach dem Krieg unter großem Aufwand die Bunkerwände aufgerissen, weil die englische Besatzungsmacht jede zukünftige militärische Verwendung des Betonmonsters ausschließen wollte. Inzwischen sind diese Löcher mit Scheiben verglast worden und ermöglichen so einen Raum, in dem man an die Schrecken des Kriegs erinnert wird. Mit Blick auf die Hafenanlagen der Bundesmarine auf der einen und Soldatenunterkünften auf der anderen Seite. Auch nach dem Ausbau als Ausstellungs- und Begegnungsraum soll der Ruinencharakter des Gebäudes erhalten bleiben.
- Oton 24
Rönnau Jetzt haben wir hier 120 m2 Flächen, die uns künftig für Ausstellungen dienen, sowohl historische Ausstellungen sind hier geplant als auch Kunstaustellungen, weil dieser Bunker ja ein Forum sein soll für verschiedenste Ebenen, sich mit der Geschichte zu beschäftigen.
- Autor Ein paar Schritte weiter steht ein hübsches, weißes Haus. Hier hat der Verein seine Arbeitszentrale, hier wird geplant und gesammelt.
- Sprecherin Hier sagt Stephanie Brix: Moin! Moin!
- Oton 25
Brix Ich habe den Eindruck gewonnen, dass das für viele Menschen eine ganz wichtige Geschichte ist, noch mal die Gelegenheit zu haben, nach so vielen Jahren diese Erinnerungen für sich aufzuarbeiten.

Sprecherin Stefanie Brix leitet die Befragung der Zeitzeugen, also der Zivilisten oder Wehrmachtsangehörigen, die im Krieg im Flandernbunker Schutz gesucht haben.

Oton 26

Brix Direkt nach Kriegsende war in dem politischen Klima und auch angesichts der Lebenssituation mit Wiederaufbau kein Raum für diese Erinnerungen und für viele sind das quasi so unbearbeitete Minenfelder ihrer eigenen persönlichen Geschichte, die sie mit uns zusammen noch mal betreten.

Sprecherin Die Mitarbeiter des Vereins, zum Teil Ein-Euro-Kräfte oder freiwillige Mitarbeiter, sind gut vorbereitet, wenn sie in die Interviews gehen. Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, den alten Bunker zu erhalten als Mahnmal und Erinnerungsort, und gerade die Erinnerung aufrecht zu erhalten ist das essentielle Ziel seiner Arbeit.

Oton 27

Brix Wir begleiten Zeitzeugen auch in Schulen oder engagieren uns bei Führungen oder anderen Veranstaltungen im Verein, diesen Generationenaustausch, Jugendliche, Kinder und Zeitzeugen zu fördern und da sieht man einfach, wie beide Teile von diesem Dialog profitieren, wo die Zeitzeugen erfahren, dass ihre Geschichte für späteren Generationen wichtig und relevant ist, und wie die Schüler einen ganz direkten Zugang zu diesem Teil der Geschichte finden.

Sprecherin Und wie werden sie reagieren? Die Schüler aus der Generation der Videospiele, der ego-shooter und nächtelangen Metzel-Orgien am Computer?

Oton 28

Brix Also die direkte Reaktion bei Führungen ist tatsächlich, dass die mit offenem Mund zuhören und staunen, es ist wirklich die sprichwörtliche Stille, bei der man eine Stecknadel fallen hören kann, die man dann mitbekommt, wenn eine Zeitzeugin im Bunker von ihren Erlebnissen berichtet.

Autor Der Verein ist ein gemeinnütziger Verein, er lebt von Spenden und der freiwilligen Arbeit von Enthusiasten. Dazu kommen Ein-Euro-Kräfte und

in maßvoller Weise öffentliche Gelder. Und dann noch die Unterstützung durch die Wirtschaft von Kiel...

Oton 29
Rönnau

Wir haben hier Firmen, die hier Material spenden, Arbeitsspenden-Gerätespenden leisten in erheblichem Umfang, das geht dann bis zu über 10 000 Euro. (bleibt oben)

Autor

Was einigermaßen verblüffend ist. Eigentlich galt der Erhalt eines Bunkers nicht eben als ein wirtschaftsnahes Ziel. Weil Wirtschaft nicht an den Krieg erinnert werden wollte, an dem sie oft prachtvoll verdiente. Aber offensichtlich hat sich die Mentalität verändert – so jedenfalls sieht es Jens Rönnau.

Oton 30

Rönnau

Ich glaube es gibt viele, die der Meinung sind, dass es sinnvoll ist, einen Beitrag dazu zu leisten, dass in Kiel dieses Thema nicht vergessen wird. Denn, es ist ja schon interessant, Kiel ist eine der wenigen, oder vielleicht sogar die einzige Landeshauptstadt, die kein Stadtmuseum hat, - also ein kleines Stadtmuseum, was man aber nicht als solches bezeichnen kann, es gibt ein Schifffahrtsmuseum, es gibt aber kein Museum, wo konsequent die Kieler Geschichte dargestellt wird und erst recht nicht die Kriegsgeschichte, das Wohl und Wehe.

Musik 6:

All at sea
I+K+T: Jamie Cullum
Verve, LC-Nr. 00383, Bestell-Nr. 986615-3

Regie

Zug rattert über Brücke, von weit entfernt die Schiffsbegrüßungsanlage unterlegen

Autor

Auf einem Kanal fährt man hin und her – also fahren wir wieder entlang des Nord-Ostseekanals nach Rendsburg. Weil es so schön ist.

Sprecherin

Bei Rendsburg überquert eine Eisenbahnbrücke den Nord-Ostseekanal. Der Kanal garantiert den Schiffen eine lichte Höhe von 42 Metern. Entsprechend hoch musste die Brücke gebaut werden und

entsprechend lang die Rampen sein, die die Bahn nach oben führen. Weil das auf der Rendsburger Seite auf gerader Strecke nicht möglich war, fährt die Bahn eine große Schleife, die sich allmählich nach oben windet, um auf die nötige Höhe zu kommen. Dann ist der Zug auf der Brücke. Unten drunter hängt wie eine Gondel eine Fähre. Klaus-Peter Flegel steht im kleinen, aber wie eine Kathedrale hallenden Wartehäuschen und erklärt:

Oton 31

Flegel (hallig im Raum) Und mit der Brücke zusammen wurde die Schwebefähre gebaut, einzigartig auf der Welt. Es gibt zwar viele andere Schwebefähren noch, insgesamt acht auf der Welt. Und die sieben andern haben aber den Nachteil, dass für eine Schwebefähre extra ein Balken über ein Gewässer gebaut worden ist. hier ist aber eine Eisenbahnbrücke da, und drunter fährt die Schwebefähre, also haben wir zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen oben die Eisenbahn, unten die Fähre für die PKW und Fußgänger. Wunderbare Sache.

Sprecherin Das Fahrzeug ist gewissermaßen doppelstöckig. Zu ebener Erde kommen die Fußgänger und die Fahrzeuge an Bord, oben auf sitzt der Fahrzeugführer, der einen weiten Blick zu beiden Seiten in den Kanal hinein hat und so abschätzen kann, ob er die geforderten 800 m Meter Abstand zum nächsten heranrutschenden Schiff einhalten kann. Dann fährt er los.

Regie (Autos fahren auf die Schwebefähre)

Oton 32

Flegel So jetzt sind wir auf der Fähre, die schweren Holzbohlen sind allerdings schon x-mal erneuert worden, denn 1913 ist die Fähre fertig geworden. Alle Viertelstunde fährt die Fähre, fährt also nach einem Zeittakt, nur wird der Zeittakt öfter durcheinander gebracht, weil eben die Schiffe Vorfahrt haben und dann die Fähre warten muss.

Sprecherin So pendelt es sich gemächlich über den Kanal. Weiter hinten in der Weiche sieht man schon die nächsten Schiffe auflaufen. Der Nord-Ostseekanal, man glaubt es nicht, ist die am stärksten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Eigentlich sind hier dauernd Schiffe

unterwegs. Und man selbst schwebt mit einem eigentümlichen Gefühl übers Wasser. Über sich die mächtige Eisenbahnbrücke, auf der womöglich gleichzeitig noch ein Zug donnert, unter sich die leicht gekräuselten Wellen. Aber man ist nicht auf einem Schiff. Sehr eigenartig.

Oton 33

Mohr (Jingle) Ja, verehrte Gäste, als nächstes haben wir die MARE, die MARE, ein General Cargo - Schiff, ein Schiff für Massen und Schüttgüter, fährt unter der Flagge von St. Vincent Grenadine, der Heimathafen ist Kingstown. Sie wurde 1985 auf der Smith-Ferro-Schiffswerft in Westerbraug in den Niederlanden gebaut. Wird bereedert von der nnn , die MARE ist 78 Meter 80 lang, 10 Meter 60 breit und hat einen maximalen Tiefgang von 3 Meter 10. 1500 Tonnen hat die MARE heute geladen auf ihrem Weg von Szczecin nach Ostende. So, die Hymne und dann...

Regie Hymne läuft weiter unter Autor

Autor Uwe Mohr flitzt aus seiner verglasten Kanzel am Nord-Ostseekanal, lässt kurz die Flagge sinken zur Begrüßung der MARE und winkt begeistert wie ein kleiner Junge dem Kapitän. Aus dem Brückenhaus der MARE tritt ein Mann und winkt ebenso so aufgeregt zurück. Man hat offensichtlich Spaß an der Begegnung.

Autor Uwe Mohr war mal Kurdirektor in mehreren Orten der Republik. Mittlerweile kümmert er sich um sein eigenes Wohlergehen und dafür ist dieser Glaspavillon unterhalb der Eisenbahnbrücke von Rendsburg ein wichtiger Platz. Er will im Ruhestand noch was zu tun haben.

Oton 34

Mohr Wir sind vier Kollegen, alles Pensionäre und Rentner. Die Schiffsbegrüßungsanlage gibt es seit zehn Jahren, und sie wird finanziert durch die hinter uns befindliche Gaststätte, die Brückenterrassen und es ist ein Anziehungspunkt für Gäste aus aller Welt, die wir das ganze Jahr über bei uns haben.

Autor Sein Glaskubus vor dem Lokal ist der Treffpunkt der Technikbegeisterten. Es scheint diese Spezies an Bahnhöfen und Flughäfen und eben auch an Kanälen zu geben – Menschen, die sich für wildfremde Schiffe und deren Besonderheiten interessieren.

Oton 35

Mohr Das war ganz interessant, der eine Gast, den Sie hier eben sahen mit dem Fotoapparat, der ist jetzt schon seit längerer Zeit immer mal hier, und springt dann raus bei jedem Schiff und fotografiert das Schiff und möglicherweise, hab ich den Eindruck, manchmal auch mit Tele so ein bisschen die Einzelheiten von den Schiffen, also jemand, der einfach doch hier zu uns kommt, der manchmal den ganzen Nachmittag mit seiner Frau offensichtlich hier im Lokal sitzt und bei jedem Schiff raus springt und dann hier am Fotografieren ist.

Autor Dann soll er mal sein Gerät fertig machen, denn es geht wieder los.

Regie Den nachfolgenden O-ton untermischen, dann ab (Ansage) frei stehen lassen und nach Gusto ausblenden.

Oton 36

Mohr ...die kommt aus Göteborg und geht nach Cuxhaven...das kann ich aus dieser Übersicht schon mal sehen, so dann machen wir jetzt mal die Musik aus, und dann haben wir hier unsern Gong, (Ansage) Ja nach kurzer Pause kommt mit der JANA ein Schiff für Nichtraucher und alle die es werden wollen, die JANA ein kleinerer Tanker, der auf dem Weg von Göteborg ist und geht nach Cuxhaven und wird dort am alten Hafen erwartet. Die JANA wurde im Jahr 2005....

Regie Nach Belieben ausblenden

Musik 7: Spirit on the water
I+K+T: Bob Dylan
Columbia LC 00162, Bestell-Nr. 504 364-9

Oton 37

Festing Mein Name ist Rainer Festing, wir sind der Norwegian Dreams Fanclub Schacht-Audorf seit 2005.

Sprecherin Rainer Festing trägt eine schwere Stahlbrille, hat sturmzerzauste, rotblonde Haare und kraftvolle Hände, mit denen er gut zupacken kann. Der richtige Mann, um eine Fangemeinde auf Trab zu bringen, die sich die Bejubelung des Traumschiffes „Norwegian Dream“ auf die Fahnen geschrieben hat.

Oton 38

Festing Den Fanclub gibt es eigentlich am ganzen Kanal, es gibt mehrere Norwegian Dreams Fanclubs, nur wir haben gesagt, wir müssen was in Audorf machen, weil die Leute alle auf das Schiff warten müssen, teilweise ein – zwei Stunden, bis es dann endlich in Rendsburg , Schacht-Audorf an irgendeinem Punkt am Kanal ankommt,

Sprecherin In Festings Wohnzimmer ist viel Holz verarbeitet. Es gibt eine hellhölzerne Sitzecke und einen kleinen Partyresen, jeden Moment könnte man aus dem Zapfhahn Bier laufen lassen und die Stimmung würde wellenartig ansteigen. Im Vogelbauer auf der Fensterbank hocken zwei Kanarienvögel, die sich von unserem Gespräch animiert fühlen, kräftig mitzumischen.

Oton 39

Festing und ich selber habe auf dieses Schiff am Kanal warten und hab gedacht, schade, dass man nicht ne Brause oder ne Fanta oder ein Bier bekommen kann oder eine Wurst essen kann, sondern einfach nur dasteht und wartet, dass das Schiff kommt. Das war unsere Idee, ein Event draus zu machen und machen jetzt ein event draus, indem wir zelte aufstellen, eine Bierzelt-Garnitur aufstellen und den Leuten das warten auf dieses Schiff versüßen.

Sprecherin Die „Norwegian Dream“ erfüllt die Kategorie „Traumschiff“ besonders gut, weil sie so schön und so riesig ist. Weil die Reederei wusste, dass man das Schiff durch den Nord-Ostseekanal schicken wird, wurden die Schornsteine extra so gebaut, dass man sie für die Fahrt unter Brücken abknicken kann. 42 Meter garantierte Höhe reichen der „Norwegian Dream“ nicht. Begeistert von der Größe und Schönheit des Schiffes stehen die treuen Fans auf der Uferböschung und freuen sich...

Oton 40

Festing - dass das Schiff also erst mal schon sein Horn ertönen lässt, mehrfach und sehr laut, der Kapitän auf die Nock geht, auf die Außenstelle der Brücke und seine Landesfahne zeigt, dass die Leute an Bord oben stehen und uns bewinken und begrüßen und Hallo schreien und wir haben schon Leute erlebt, die sind vom Vorschiff, vom Bug bis an Heck, zum Achterschiff gelaufen, um uns noch länger sehen zu können, wie wir da Winken und Fahenschwenken.

Sprecherin So ein Fanclub ist keine leichte Sache. Zu ihrer Zeit fuhr die Norwegian Dream alle vierzehn Tage durch den Kanal. Jedes Mal bedeutete das für Rainer Festing und Frau zehn Stunden Arbeitszeit für den Auf- und Abbau der Biertisch-Garnitur, Grill für Würstchen, Musik und dergleichen – was ein Vereins-Fest so erfordert.

Oton 41

Festing Wir haben dann unsere Leute da, wir machen Musik - live-Musik - von CD Musik, unterhalten die Leute, die Leute haben es in den letzten zwei, drei Jahren schon soweit aufgenommen, dass das eigentlich schon ein Treff ist, dass das eigentlich schon sein muss, dass man kommt, um eventuell auch Gespräche führen zu können, ohne dass das Schiff kommt, das ist schon ein Treffpunkt geworden in Erwartung des Schiffes.

Regie Live-Musik von Privat-DVD einspielen

Sprecherin Was sich herausgestellt hatte, war, dass die Leute einfach nicht mehr wussten, wo sie hinsollen. Für die Disco waren sie zu reif, Freizeitangebote in Lokalen gab es auch nicht für sie, und in die Kneipen wollten sie auch nicht jeden Abend. Es fehlten ein Ort und ein Anlass, sich zu treffen und über alles zu reden, über das man so redet in einem kleinen Ort. Und sie kamen zu Dutzenden. Dann hat im vergangenen Jahr eine gefühllose Reederei beschlossen, die „Norwegian Dream“ in der Karibik laufen zu lassen statt im Nord-Ostseekanal. Der Fanclub wurde heimat- , aber nicht mut-los.

Oton 42

Festing Wir machen jetzt das weiter im selben Rahmen, wir werden uns jetzt nur ein anderes Schiff aussuchen müssen, es gibt aber noch keine aktuelle Traumschiffliste, die durch den Kanal fahren, so dass wir noch

einmal abwarten müssen wenn denn diese Liste kommt werden wir uns einige Schiffe aussuchen die wir dann genauso herzlich begrüßen werden wie vorher die Norwegian Dream.

Sprecherin Nicht einmal ein Traumschiff ist unersetzlich.

Musik 6: Live, Love and Laughter
K: Kurt Weill, I: Max Raabe & Palast Orchester
RCA, LC-Nr. 00316, Bestell-Nr.: 663 513-2

Autor Ein Kanal ist dafür da, dass man hin und her fährt. Wir sind wieder in Rendsburg, bei Familie Hansen, und versuchen herauszufinden, was noch dieses besondere Kanalgefühl ergibt.

Sprecherin Nahezu 100 Kilometer zieht sich das Gewässer durch Schleswig-Holstein, was nach Ansicht der Rendsburger selbst schon wieder eine Attraktion ist.

Oton 43

Hansen Sie haben ja links und rechts vom Nord-Ostseekanal befestigte Wege, bietet sich ideal an von Brunsbüttel, als von der westlichen Küste bis Kiel, sprich, die östliche Küste, und sie haben verschiedenen Orte, die sie am Kanal liegen haben, die sie bereisen können, diese gesamte Aussicht am Kanal einmal mit dem Fahrrad entlang zu fahren ist schon ein highlight, was man unbedingt machen sollte. Sie haben das nicht überall, sie können nicht in Hamburg an der Elbe, natürlich ein kleines Stück, aber von dieser lang gezogenen Stecke nicht bewältigen um so viel Eindrücke zu sammeln wie hier am Nord-Ostseekanal in Schleswig-Holstein.

Autor Wobei der Vergleich mit dem gewaltigen Hamburg, das Rendsburg in Größe, Bedeutung und Hafenanlagen natürlich konkurrenzlos überlegen ist, doch Anlass zu einer gewissen Häme bietet. Man kann entlang des Kanals in so genannten Heuherbergen übernachten, das sind Bauernhöfe, die in Heu oder Stroh einen Schlafplatz zur Verfügung stellen. Was eine gewisse, ganz und gar unhanseatische Nähe zur Natur mit sich bringt. Da staunen sogar die Elbanlieger.

Oton 44

Erich-H. Das ist das, was ich auch von den Hamburgern gehört habe, die gesagt haben: Stellt euch mal vor, wir waren in der Heuherberge, da haben wir am Lagerfeuer gesessen und dann kommt wie ein Kleiderschrank ein Schiff vorbei. Das, was wir als Rendsburger ja gar nicht mehr so empfinden einfach, dieses Erlebnis am Lagerfeuer in der Natur zu sitzen und es kommen Riesenschiffe vorbei, die man ja in der Dimension im Hamburger Hafen nie empfinden wird, das empfind man wirklich, wenn man so dicht davor steht.

Regie Maritime Geräusche, Schlussmusik

Sprecher

v. Dienst **Die Kaiserrinne**

Der Nord-Ostseekanal in Schleswig-Holstein

Sie hörten eine Deutschlandrundfahrt mit Paul Stänner

Es sprachen Sabine Arnhold und der Autor.