



SCHEEPSLIFT SCHARNEBECK

Ligging

De scheepslift Scharnebeck ligt bij het gelijknamige dorp niet ver van Lüneburg. Het is een scheepslift in het Elbe-Seitenkanal. Dit kanaal verbindt de Elbe bij Hamburg met het Mittellandkanal bij Wolfsburg.

Geschiedenis Elbe-Seitenkanal

Het kanaal

Het Elbe-Seitenkanal is een typisch product van de Koude Oorlog. In 1968 werd tot de bouw van het ruim 115 kilometer lange kanaal besloten. De oprichting van Oost-Duitsland lag hieraan ten grondslag. Vanaf dat moment konden schepen vanuit Hamburg niet meer via de Elbe (en dus door Oost-Duitsland) naar het Mittellandkanal varen. Een dwarsverbinding iets ten westen van de staatsgrens werd noodzakelijk. Deze dwarsverbinding vormde tegelijk een natuurlijke hindernis voor pantsertroepen uit het oosten. Verder voorzag het ook in een oplossing voor de soms slechte bevaarbaarheid van de Elbe bij Magdeburg. In 1976 werd het kanaal geopend, maar een dambreuk net ten zuiden van Scharnebeck, zorgde ervoor dat in hetzelfde jaar het kanaal



alweer buiten gebruik werd gesteld. Een jaar later werd het weer heropend.

De hoogteverschillen

Het kanaal ligt aan de oostrand van de Lüneburger Heide en moet een hoogteverschil van 61 meter compenseren. Dit hoogteverschil

wordt overbrugd door een sluis bij Uelzen en een scheepslift bij Scharnebeck. De sluis overwint een hoogte van 23 meter, de scheepslift overwint 38 meter. Hoewel de scheepslift de aandacht trekt, mag ook de sluis niet worden onderschat. De sluis met het grootste hoogteverschil in Nederland is die bij

Maasbracht in het Julianakanaal. Deze sluis overwint 'slechts' een hoogte van 11,85 meter. Bij de monding in de Elbe ligt bij Artlenburg een keersluis die het kanaal beschermt tegen hoogwater vanuit de Elbe. Het kanaal ligt voor het grootste deel hoger dan het omringende landschap en wordt dan ook door dijken begrensd. Bijzonder is dat veelvuldig gebruik

wordt gemaakt van kanaalbruggen om wegen, spoorwegen en riviertjes te kruisen.

Het gebruik

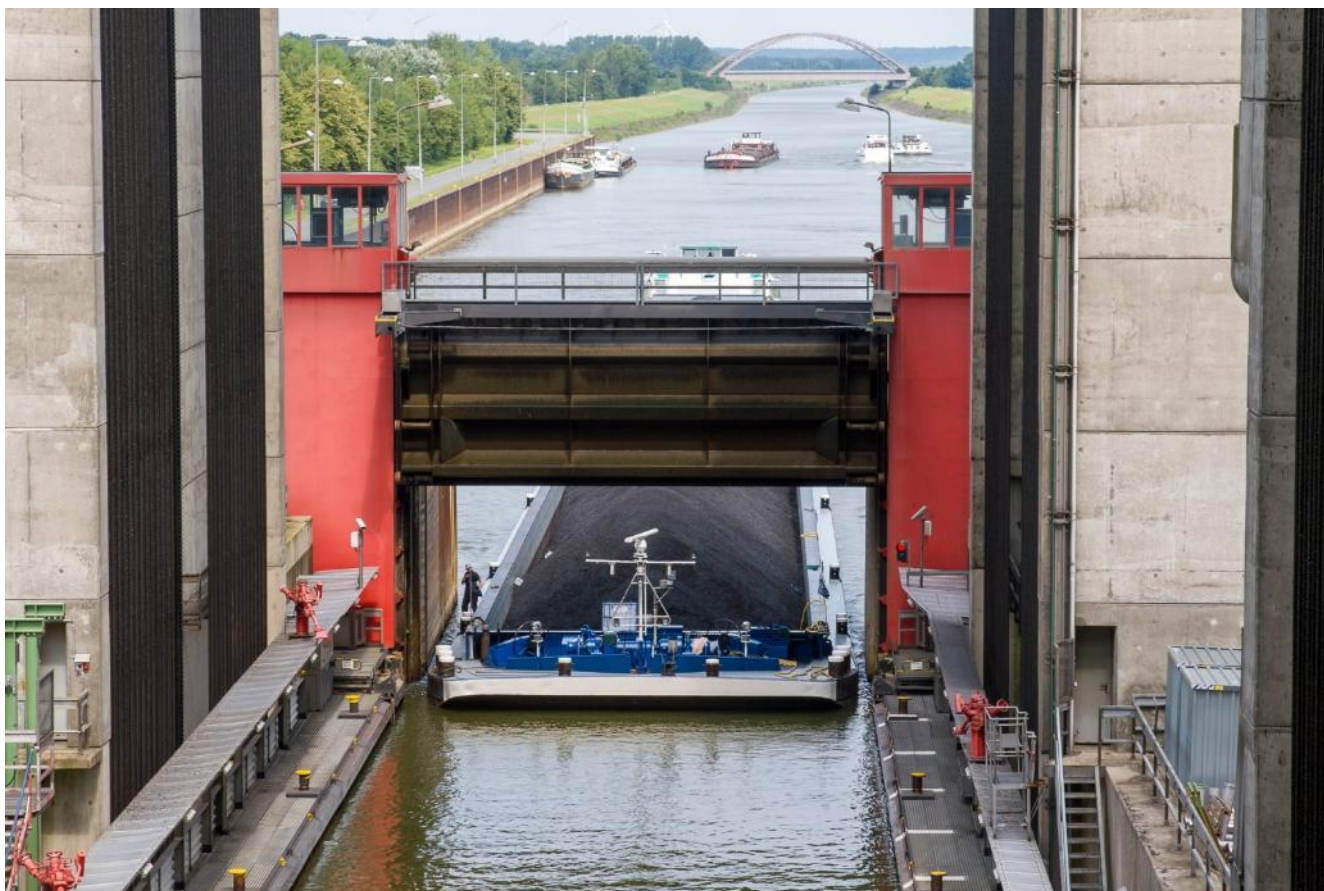
Het kanaal vervult vooral een verbindingfunctie. Bedrijvigheid langs het kanaal komt spaarzaam voor. Alleen tussen de scheepslift en de sluis bij Uelzen liggen bij

Lüneburg en Uelzen kleine havens en bij Bad Bevensen en Wulstorf overslagkaden. Het kanaal is ingericht als klasse IV vaarweg (Rijn-Hernekanaalschip-klasse, 1.350 ton) en ook (gedeeltelijk) ingericht als klasse Vb vaarweg (Groot Rijnschip-klasse).

Doorgaand scheepvaartverkeer is beperkt tot schepen met een lengte tot 100 meter en een breedte van 11,40m. De scheepslift bij Scharnebeck is hierin de kritieke factor. Met de hereniging van Duitsland en het openen van de Oost-Europese markt is het belang van het kanaal toegenomen. Daaruit blijkt dat het kanaal een meer betrouwbare vaarweg is gebleken dan de Elbe. Er wordt nu (2008) jaarlijks meer dan 8 miljoen ton aan goederen over vervoerd. Verder heeft het kanaal een functie ten behoeve van de waterhuishouding (bevloeiing, alsmede afvloeiing bij hoge waterstanden rivieren) en voor de recreatievaart.

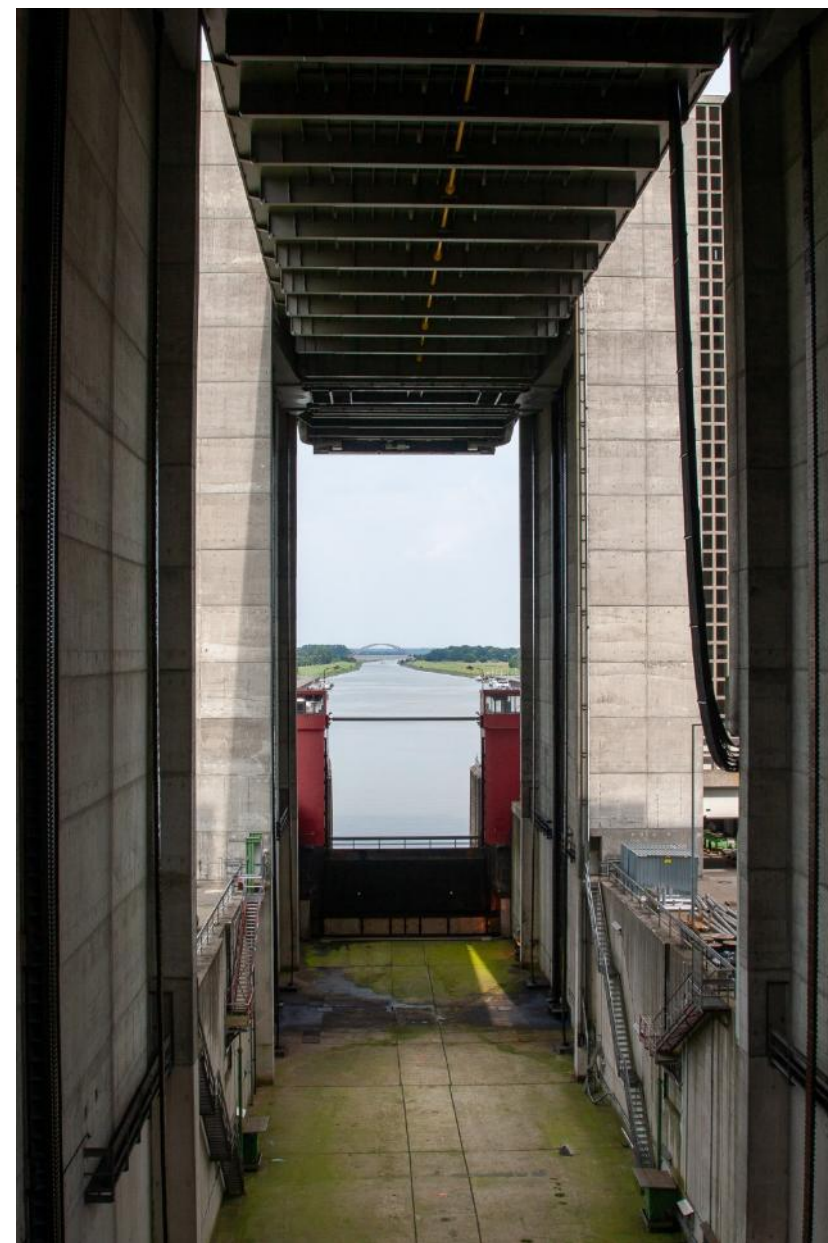
De scheepslift Scharnebeck

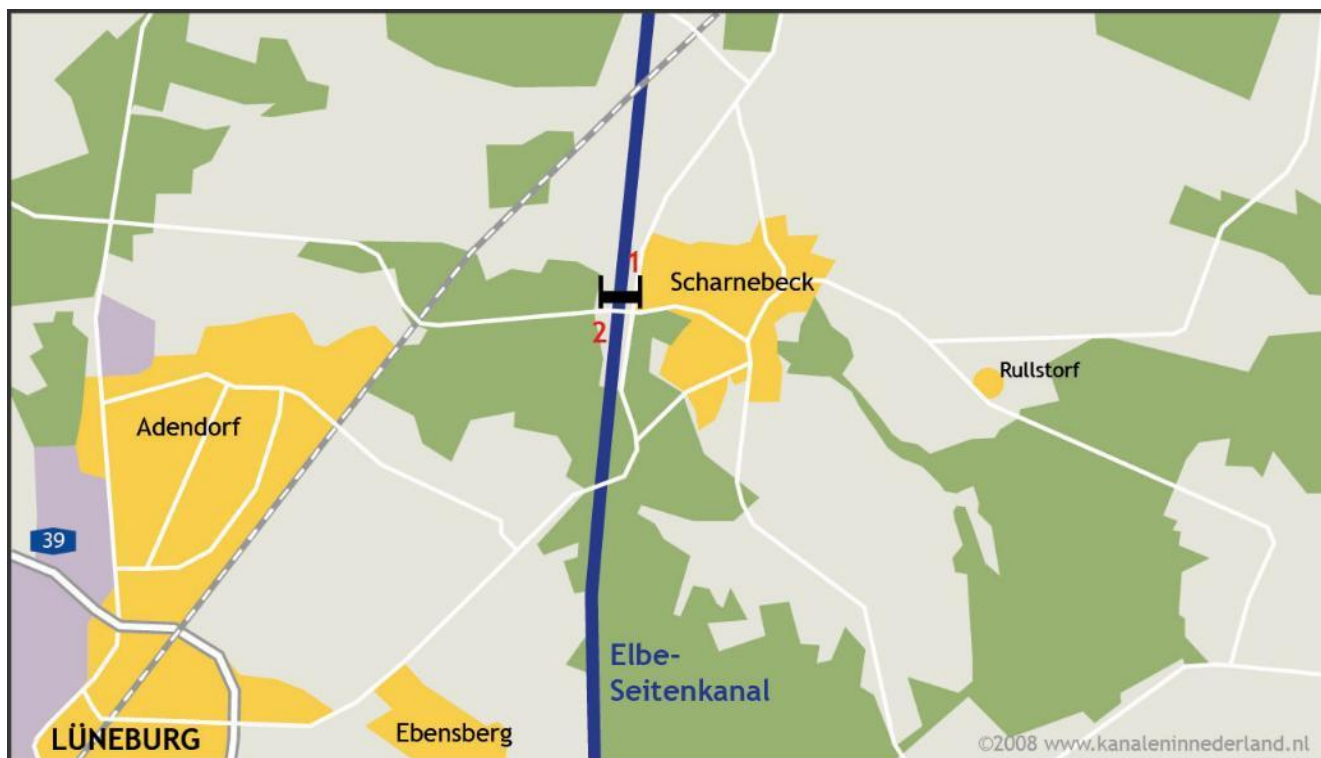
De scheepslift bij Scharnebeck ligt op 9 kilometer van de monding in de Elbe. Het is momenteel de op twee na grootste scheepslift van Europa. De scheepslift bestaat uit twee afzonderlijk van elkaar te bewegen bakken. De



bakken hebben een lengte van 105 meter en een breedte van 12 meter. De te benutten lengte bedraagt 100 meter. Daarmee was de scheepslift ontworpen voor het Europaschip met een lengte van 85 meter en een breedte van 9,5 meter. De huidige moderne schepen zijn vaak langer dan 100 meter en kunnen de lift niet gebruiken. Het gewicht van elke hefbak, met of zonder schip, wordt door tegengewichten in de torens in evenwicht gehouden. Omdat een schip zijn eigen gewicht aan water verplaatst is er geen verschil in gewicht tussen een met water gevulde hefbak en die waarin een schip is opgenomen. Het gewicht van een hefbak met water bedraagt 5.800 ton. Het contragewicht in de torens bestaat uit 224 betonblokken met elk een gewicht van 26,5 ton. Vier elektromotoren van elk 160 kW zorgen voor de aandrijving. Het duurt 3 minuten om een bak omhoog of omlaag te krijgen. De totale tijd inclusief schutten bedraagt ongeveer 15 minuten. Aan de kanaalbakken en de kanaaluiteinden zitten kanaalafsluitingen om waterverlies te voorkomen; een belangrijke doelstelling bij de bouw van de scheepslift. Het bovenste kanaalpand bestaat uit twee aquaducten die de haaks onder de scheepslift lopende verkeersweg overspannen.

Rechts: Uitzicht van onder één van de twee sluisbakken.





Bij de Scheepslift Scharnebeck

Van tussenstop tot eerste artikel op deze website. Op weg van Lübeck richting Hannover kwamen we min of meer per ongeluk deze scheepslift tegen. De opvallende toeristische markering in de ANWB-wegenatlas maakte ons attent op het bestaan ervan en zo werd eigenlijk het eerste gerichte bezoek aan een kanaalattractie geboren. Voor deze website

over toch vooral de Nederlandse kanalen, die niet lang hierna zouden volgen, wel bijzonder dat deze buitenlandse attractie het spits afbijt.

Een kolos

Bij Scharnebeck aangekomen verwijzen de borden al snel naar de scheepslift. Het kolossale bouwwerk blijkt ook niet te missen. Bij het eerste zicht erop duik ik meteen een parkeerterrein op en loop via een sportveld

naar het kanaal (1). Het zicht op de in de verte gelegen scheepslift is indrukwekkend. Het functionele betonnen gebouw domineert de omgeving en werkt als een magneet op een ieder die hier fietst of wandelt.

Een toeristische attractie

Bij de scheepslift aangekomen, blijkt dat ik me geen zorgen hoefde te maken over de bereikbaarheid en betreedbaarheid ervan. Naast de scheepslift ligt een parkeerterrein (betaald parkeren), een netjes aangeharkt wandelpark en een daarin gelegen informatiecentrum. Vanuit dit park heb je een prachtig gezicht op de volle omvang van de scheepslift. Vooral het betonnen skelet met rasterstructuur valt op onder de noemer indrukwekkende brutalistische architectuur. Tussen deze betonnen zuilen in bevinden zich de twee hefbakken.

Zo hoog mogelijk

Voor de werking van de scheepslift kun je vervolgens beter nog wat doorlopen. De doorgaande weg kruist namelijk net achter de scheepslift op ongeveer de helft van de hoogte ervan. Naast deze weg ligt een fiets- en voetpad. Vanaf dit pad heb je een prima zicht op beide hefbakken en op de bewegingen van

schepen en lift. Wie verder doorloopt ontdekt een pad en lange trap dat naar het bovenpand van het kanaal leidt (2). Dit is een beetje een anti-climax. Je ervaart er niet heel veel van de hoogte, terwijl de werking van de scheepslift vrijwel geheel buiten het gezichtsveld blijft. Het lijkt wat dat betreft hier meer op een sluis. Ook biedt het kanaal hier weinig boeiende vergezichten. Het loopt in een lange rechte lijn weg naar de horizon dwars door een groot en monotoon bosgebied. Nee, dan kun je maar beter weer naar beneden gaan. Je kunt er de lift beter zien en de nabijheid van het dorp geeft ook meer levendigheid. De scheepslift zelf is van onderaf ook meer indrukwekkend.

Stremmingen

Toen wij er waren was het vrij druk bij de scheepslift. De voorhaven lag vol met schepen. Dit bleek het gevolg van een stremming eerder op de dag. Het scheepvaartverkeer kwam nu weer langzaam op gang, maar omdat slechts één hefbak werd gebruikt vorderde het scheepvaartverkeer nog maar langzaam. Volgens een Nederlandse schipper zijn deze stremmingen hier meer regel dan uitzondering. Voor toeschouwers vanaf de kant mocht dat de pret niet drukken. Deze scheepslift bezorgde ons een mooie verrassing onderweg en



benadrukte nog maar eens dat het een goed idee was om te starten met deze kanalenhobby. De scheepslift Scharnebeck is voor een ieder aan te raden als fascinerende tussenstop op weg door dit deel van Duitsland.

Boven: De zuidelijke 'hoge' ingang van de scheepslift.

Literatuur

- Wasser- und Schiffsahrtsamt Uelzen, Information zum Elbe-Seitenkanal;
- Das Doppelschiffshebewerk Lüneburg in Scharnebeck (1992).

Voor verdere informatie zie onder andere de volgende websites:

- [Wikipedia](#)
- [Elbe-Seitenkanal](#)
- [Scheepslift Scharnebeck](#)

