



## Der Elbe-Seiten-Kanal und Lüneburger Hafen

*Ein Beitrag von Neele Remmers*

Von Lüneburgs altem Hafen am Stint, der über Jahrhunderte in regem Betrieb war, sind nur noch Überreste zu sehen. Seit 1976 hat Lüneburg jedoch einen zweiten, neueren Hafen. Dieser liegt etwas außerhalb der Stadt am Elbe-Seitenkanal. Der alte Hafen ist nichtsdestotrotz sehenswert und auch der Elbe-Seitenkanal lädt zu Ausflügen entlang seines Ufers ein.

### Der alte Hafen am Stint



Karte der Position des Hafens in der Altstadt © Open Street Map

Lüneburgs alter Hafen befindet sich an der Ilmenau rund um den Stintmarkt nahe der Altstadt. Am Stintmarkt wurde im Mittelalter, wie der Name auch erkennen lässt, unter anderem der lachsähnliche Fisch ‚Stint‘ gehandelt, der in der Ilmenau gefangen wurde<sup>1</sup>. Auch heute wird der Stint noch in Weser und Elbe gefangen. Vom 14. Jahrhundert bis ins 19. Jahrhundert war der Hafen in regem Betrieb. Dort wurden Waren wie Salz, Fische, Essig, Bier, Kalk, Holz, Getreide und Metall umgeschlagen und gehandelt<sup>2</sup>. Bei der Verladung der Waren auf die Kähne und von den Kähnen wurde unter anderem der alte Kran verwendet, der sich noch immer am Hafenbecken befindet. Im Hafenbecken liegen auch zwei rekonstruierte Salzewer, die früher zum Transport von Waren auf der Ilmenau und anderen Flüssen gebraucht wurden.



Alter Kran und Salzevern in der Ilmenau © Remmers

Der Lüneburger Hafen war vom Mittelalter bis in die Neuzeit durch den Warenaumschlag ein wichtiger Markttort. Zur Bedeutung dieses Marktes trug auch das dreitägige Stapelrecht seit 1392 bei, welches erst 1847 mit dem Lüneburger Bahnanschluss ausgesetzt wurde<sup>3</sup>. Nach dem Stapelrecht mussten Waren, die in einer Stadt umgeschlagen wurden, mindestens drei Tage in der Stadt zum Verkauf angeboten werden. Der Stintmarkt mit seinen Booten, dem Kran und den umliegenden Backsteinhäusern bietet eine wundervolle Kulisse für kleine Spaziergänge oder zum Verweilen.

Anschluss an andere Wasserstraßen und wichtige Handelsorte hatte der Lüneburger Hafen über die Ilmenau. Sie fließt durch Lüneburg und das Elbtal, dann vor Hamburg in die Elbe und über den Stecknitzkanal (heute Elbe-Lübeck-Kanal), der seit 1398 in Betrieb ist, besteht ein Anschluss nach Lübeck und von dort in die Ostsee<sup>4</sup>. Wertvolle Güter, zum Beispiel Salz, konnten auf diesem Weg sicherer und schneller als über Land transportiert werden<sup>5</sup>. Über Lübeck und die Ostsee bestand Anschluss an andere Hansestädte, mit denen Lüneburg Handel trieb. Im 20. Jahrhundert aber ging die Schifffahrt auf der Ilmenau zurück<sup>6</sup>, da der Fluss nicht mehr breit genug war für die größer werdenden Schiffe.

## Lüneburgs neuer Hafen



Der Lüneburger Hafen am Elbe-Seitenkanal © Open Street Map

Seit 1976 hat Lüneburg nun einen neuen Hafen. Dieser liegt deutlich außerhalb des Stadtzentrums und viele Bürger Lüneburgs wissen deshalb nicht von dessen Existenz. Der neue Hafen Lüneburgs befindet sich im Osten von Lüneburg am Elbe-Seitenkanal. Im 18. Jahrhundert befanden sich an der Stelle des Hafens nur Heideflächen. Mitte des 19. Jahrhunderts wurde dieses Gebiet mit Nadelhölzern aufgeforstet, welche bis 1970 weitestgehend bestehen blieben<sup>7</sup>. 1965 wurde dann der Bau des Elbe-Seitenkanals beschlossen und schon elf Jahre später wurde der Kanal und auch der neue Lüneburger Hafen eröffnet.

Der Hafen wird von der Hafen Lüneburg GmbH betrieben, welche auch im Industriegebiet rund um den Hafen nebst ca. 100 anderen Firmen<sup>8</sup> ansässig ist. Die Hafen Lüneburg GmbH bewirtschaftet die Hafeninfrastuktur und das operative Umschlagsgeschäft, worunter auch das Vermitteln von Lagerflächen und Logistikdienstleistungen fällt<sup>9</sup>. Ansonsten sitzen im Industriegebiet nahe des Hafens die Industriezweige Lebensmittel, Maschinenbau, Elektrotechnik, Textil, chemische Industrie und auch Firmen aus dem Dienstleistungsbereich<sup>10</sup>. Die Infrastruktur des Hafens ist spezialisiert auf den Massengutumschlag von festen Stoffen, wie zum Beispiel Getreide, Futter, Düngemittel, Baustoffe, Kohle oder Altmetall; das Umschlagen von Stückgut und Containern ist allerdings auch möglich<sup>11</sup>. Die Hoffnungen vor dem Bau des Hafens waren, die Wirtschaft Lüneburgs und der Umgebung anzukurbeln. Dies gelang leider nur mäßig, dennoch werden immer noch Hoffnungen in die mögliche Produktivität des Hafens gesetzt<sup>12</sup>. Die größten Gesellschafter der Hafen Lüneburg GmbH sind die Osthannoversche Eisenbahnen AG, die Hansestadt Lüneburg und der Landkreis Lüneburg. Letztere stellen zusammen den größten Anteil<sup>13</sup>.

Der Hafen hat nicht nur eine Anbindung zu Wasser, sondern auch ans Straßen- und Schienennetz – ist also ein trimodaler Wirtschaftsstandort<sup>14</sup>. Die Schienen überquert

man bereits auf dem Weg zum Hafen oder Elbe-Seitenkanal. Zum Verladen hat der Hafen einen Portal-Dreh-Wippkran und zwei Telekrane, die man aus der Nähe des Hafens erblicken kann<sup>15</sup>.



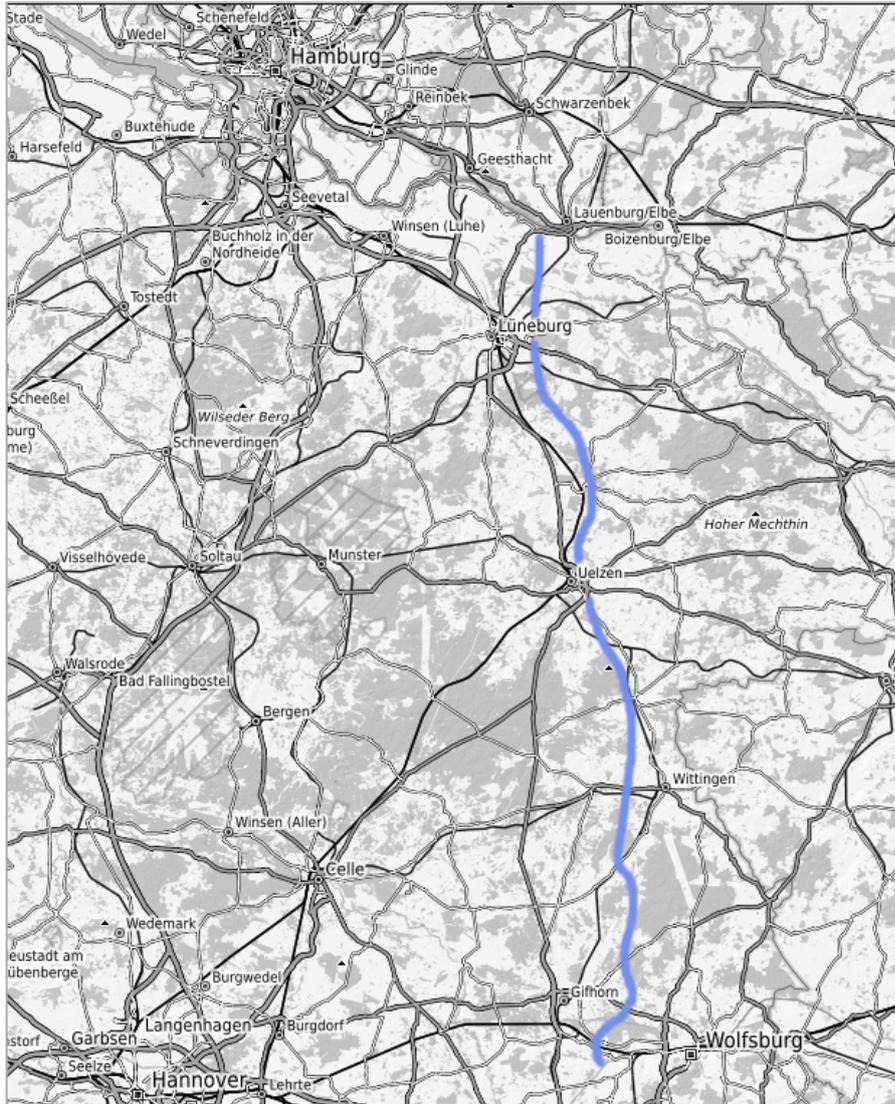
Einer der Kräne verlädt Waren im Hafen © Remmers

Laut aktueller Presse ist der Lüneburger Hafen, ähnlich wie die Häfen Uelzen und Hamburg, momentan gefragt, allerdings fehlt der Platz, um weiter ausgelastet zu werden<sup>16</sup>. Im Jahr 2017 haben nur 221 Binnenschiffe den Hafen angesteuert und haben 363 808 Tonnen umgeschlagen. Nahezu ein Drittel des Umschlags wurde in diesem Jahr über die Hafenbahn transportiert. Genau dieser Aspekt könnte die Zukunft des Hafens vorantreiben. Seine Entwicklung wird 2018 und 2019 vom ‚Europäischen Fonds für regionale Entwicklung‘ und dem Landesförderprogramm ‚Stärkung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrsträger‘ gefördert. In diesem Zug wird eine neue Hybrid-Barge und eine Landestation für diese im Hafen geplant, die als Schubboot fungieren kann und mit einer Kombination aus Batterien und Brennstoffzelle angetrieben wird<sup>17</sup>. All dies trägt zum Zero-Emission-Transport zwischen Berlin und Hamburg über Binnenwasserstraßen bei – ein Projekt, was sich ebenfalls in Planung befindet und in Zukunft auf norddeutschen Binnenwasserstraßen etabliert werden soll<sup>18</sup>. Das Umweltbundesamt hat berechnet, dass die Binnenschifffahrt so wenig Emissionen wie Transporte mit der Bahn verursachen<sup>19</sup>.

Der Hafen lässt sich gut mit dem Fahrrad oder dem Bus erreichen. Auf dem Weg zum Hafen durchquert man das Industriegebiet des Hafens. Zwar gilt für das Hafengelände, wie für Betriebsgelände üblich, ein Betretungsverbot, jedoch bietet der Hafen sowie dessen Industrieanlagen eine interessante Kulisse als Ausgangspunkt für Spaziergänge oder Fahrradfahrten entlang des Elbe-Seitenkanals.

Der Lüneburger Hafen ist rund 15 km von der Elbe und rund 100 km vom Mittellandkanal entfernt. Zu Schiff sind also Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Salzgitter, Hannover und Magdeburg in einem Tag erreichbar. Mit dem Fahrrad bieten sich einige schöne Ziele entlang des gut befahrbaren Schotterweges in Richtung Elbe. Einige Baggerseen und auch das Schiffshebewerk Scharnebeck liegen auf dieser Strecke und sind leicht erreichbar.

## Der Elbe-Seiten-Kanal



Der Verlauf des ESK von der Elbe bis zum MLK © Open Street Map

Wie bereits erwähnt, wurde der Bau des Elbe-Seiten-Kanals am 15. September 1965 beschlossen, am 6. Mai 1968 begonnen, und 1976 vollendet<sup>20</sup>. Beschlossen wurde der Bau durch ein Regierungsabkommen des Bundes, der Freien und Hansestadt Hamburg und der Länder Niedersachsen und Schleswig Holstein. Die Kosten trugen die Stadt Hamburg zu einem Drittel und der Bund zu zwei Dritteln. Der Seehafen Hamburg hatte und hat großes Interesse daran, dass ein binnenländischer Weitertransport zügig gewährleistet ist. Insgesamt kostete der Elbe-Seitenkanal 1,3 Milliarden Mark<sup>21</sup>. Die Planungen für einen Kanal in der Region gehen sogar noch weiter zurück bis an den Anfang des Jahrhunderts<sup>22</sup>. Am 5. Dezember 1975 wurde zunächst der Nordabschnitt freigegeben, es folgte der Rest bis zum Mittellandkanal am 15. Juni 1976<sup>23</sup>.

Der Elbe-Seitenkanal ist ein Produkt der ehemaligen innerdeutschen Teilung. Er überbrückt eine lange Strecke, die die Elbe entlang der Grenze mit der ehemaligen DDR verlief bzw. durch diese hindurch floss. Aufgrund von Streitigkeiten über den Grenzverlauf zwischen der DDR und der BRD kam es in der Elbe immer wieder zu

Schifffahrtsbehinderungen durch lang andauernde Kontrollen<sup>24</sup>. Durch die geradelinige Kanalführung im Vergleich zur mäandrierenden Elbe wurde aber eine Abkürzung erreicht und zudem war mit Eröffnung des Kanals auch der Mittellandkanal leichter erreichbar. Dadurch wurde der wichtige Hamburger Hafen unter anderem mit Industrieregionen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sowie mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg gut verbunden.



Der ESK lässt sich zu Fuß, zu Fahrrad und zu Schiff erkunden © Remmers

Extrem gradlinig verläuft der Elbe-Seitenkanal 115km durch die norddeutsche Geestlandschaft<sup>25</sup> und verbindet die Elbe zwischen Lauenburg und Artlenburg im Norden mit dem Mittellandkanal zwischen Calberlah und Wasbüttel bei Wolfsburg im Süden. Der Kanal hat keine Flussrichtung und -geschwindigkeit und ist somit ein Stillgewässer. Da der Wasserspiegel bei Führung als Geländeeinschnitt unter Grundwasserspiegel liegt, bezieht der Kanal sein Wasser unter anderem aus dem Grundwasser. Er ist damit unabhängig vom Wasserstand anderer Gewässer und deren Schwankungen und kann auch zur Hochwasserabführung benutzt werden. Die Unabhängigkeit des Wasserstandes des Elbe-Seitenkanals ist zudem vorteilhaft für die Binnenschifffahrt, da keine Niedrigwasserstände durch Sommertrockenheit auftreten und die Wasserstraße in ihrer Nutzbarkeit nur noch durch Eisbildung im Winter eingeschränkt werden kann. Für die Landwirtschaft und Industriezwecke wird durch den Kanal ebenfalls Wasser bereitgestellt, wovon die Region rund um den Kanal profitiert<sup>26</sup>.

Zwischen Elbe und Mittellandkanal überwindet der Elbe-Seitenkanal 61 Höhenmeter. Diese werden zum einen an der Schleuse Lüneburg mit 23m und beim Schiffshebewerk Scharnebeck mit 38m überwunden<sup>27</sup>. Der Elbe-Seitenkanal ist durchschnittlich 4-5m tief und 55-70m breit<sup>28</sup>. Der konstante Wasserspiegel ist teilweise viel höher oder tiefer als das umliegende Gelände, an manchen Stellen bis zu 20m, was bei Dammführung auch ab und zu einen beeindruckenden Blick auf die angrenzende Kulturlandschaft bietet<sup>29</sup>.

Verwaltet wird der Kanal vom Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen und die größten Häfen entlang des Elbe-Seitenkanals – Lüneburg, Uelzen und Wittingen – sind im

Hafenverbund Elbe-Seitenkanal zusammengeschlossen. Auf dem Elbe-Seitenkanal werden jährlich rund 10 Millionen Tonnen auf rund 10 000 Schiffen transportiert<sup>30</sup>. Er beherbergt zudem tatsächlich auch einige Fischarten, die sich zum Angeln eignen. Häufige Fischarten im Kanal sind unter anderem Zander, Aal, Barsch und Karpfen<sup>31</sup>.

## Unglück am Elbe-Seitenkanal

Nachdem der Elbe-Seitenkanal zunächst erfolgreich am 15. Juni 1976 eröffnet worden war, ereignete sich bereits kurze Zeit später, am 18. Juli 1976 um ca 10:30 Uhr<sup>32</sup>, ein Unglück am Kanal. Bei einer Unterführung östlich des Lüneburger Stadtteils Ebensberg auf Kanalkilometer 102,709 leckte der Kanal und daraufhin breitete sich das Wasser des Kanals auf 15 km<sup>2</sup> in der Umgebung aus<sup>33</sup>. Ein Spaziergänger hatte das sich schnell vergrößernde Leck am Morgen entdeckt<sup>34</sup>. Am meisten betroffen waren einige Wohnhäuser Erbstorfs nördlich der Unglücksstelle. Von dort aus bahnte das Wasser sich seinen Weg über den Raderbach zur Ilmenau und dann entlang dieser Richtung Elbe<sup>35</sup>. Um 11:20 Uhr wurde der Katastrophalarm ausgelöst<sup>36</sup>. Auch ein Teil der Bahnverbindung Lübeck - Lüneburg und der Bundesstraße 4 standen durch das Leck unter Wasser. Der Unterbau einiger Bahngleise wurde ebenfalls davongespült, sodass an manchen Stellen Gleise wie eine Hängebrücke in der Luft hingen<sup>37</sup>. Zunächst wurde ein Versuch unternommen, ein auf dem Kanal fahrendes Schiff querzustellen, um das Wasser zu stoppen. Dieser Versuch scheiterte jedoch. Das auf Grund gelaufene Schiff wurde daraufhin als Teil des neuen Damms verwendet, zur Unterstützung dienten einige Bergepanzer der Bundeswehr, die im Kanal postiert wurden und mithilfe von Schrott und Sandsäcken zur weiteren Abdichtung wurde das Wasser endlich aufgehalten. 300m dahinter wurde ein Damm gebaut, der das Kanalwasser bis zur Wiedereröffnung des Kanals am 24. Juni 1977 zurückhielt<sup>38</sup>. 6000 Hilfskräfte trugen dazu bei, das Ausmaß der Zerstörung einzudämmen. Die Schäden beliefen sich auf 40 Millionen Mark<sup>39</sup> und es gab rund 10 Verletzte<sup>40</sup>. Spätere Gutachten fanden Baufehler an mehreren Unterführungen entlang des Kanals. Welche Firma genau Schuld an der Katastrophe trug, blieb aber ungeklärt<sup>41</sup>.



Das Ufer des ESK lässt sich auf beiden Seiten mit dem Fahrrad befahren © Remmers

Der Elbe-Seitenkanal lädt zu Spaziergängen und Fahrradtouren entlang der Schotterwege direkt am Kanal ein. Spaziert oder fährt man entlang des Kanals, kann man ab und zu vorbeifahrende Schiffe beobachten, die ruhig und geräuscharm über den geraden Kanal fahren. Folgt man dem Verlauf des Kanals gen Norden, kann man in kurzer Zeit das Schiffshebewerk Scharnebeck erreichen. Mit dem Fahrrad zum Hafen am Elbe-Seitenkanal sind es zunächst ungefähr 5km, danach sind es noch 8km auf gut befahrbaren Schotterwegen entlang des Kanals<sup>42</sup>.



Viele Wildblumen säumen die Ufer des Kanals im Frühsommer © Remmers



Alle paar Minuten fahren Schiffe auf Augenhöhe vorbei © Remmers

*Alle Abbildungen ohne weitere Kennzeichnung wurden von der Verfasserin erstellt.*

## Quellenverzeichnis

### Literatur

- ANTZ, Christian (Hrsg.) 2008: Blaues Band - Reiseführer für den Wassertourismus in und um Sachsen-Anhalt, Band I. Verlag Janos Stekovics.
- DENGLER, Jürgen und KAISER, Thomas (Hrsg.) 2003: Naturschutz im Industriegebiet Lüneburger Hafen? Ergebnisse eines interdisziplinären Projektes im Studiengang Diplom-Umweltwissenschaften, SS 2002 und WS 2002/03. Keine Angabe.
- BRACKLOW, Wilhelm und DÜTZMANN, Klaus 2001: Hafenstadt Lüneburg. In: Stadtentwicklung und Architektur – Lüneburg im 20. Jahrhundert (Hrsg. Dr. Werner H. Preuß). Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 165-168.

### Zeitung

- Jahrhundertbauwerk der Visionen. Landeszeitung vom 11.06.2016, S.14.
- Kanalbruch nach der Eröffnung von Chris Niebuhr. Landeszeitung vom 14.06.2006, S.10.
- Kanal-Katastrophe: Wasserwüste in der Marsch nach Deichbruch. Landeszeitung vom 19.Juli 1976, S.1.
- Zuerst nur ein handgroßes Leck am Rand des Deiches. Landeszeitung vom 19.Juli 1976, S.1.
- „Niemals, das kann nicht sein“. Landeszeitung vom 11.06.2016, S.15.
- Als der Kanal brach. Landeszeitung vom 15./16.07.2006, S.10.
- Flutwelle unterspült Bahndämme. Landeszeitung vom 14.06.2006, S.10.

### Online-Zeitungen

- Flaute im Lüneburger Hafen. Landeszeitung online, 28.06.2013. <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/wirtschaft-lokales/85495-flaute-im-luneburger-hafen>, Stand 31.05.2019.
- Freude und Frust im Lüneburger Hafen. Landeszeitung online, 02.09.2018. <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/1844162-hafen-lueneburg-2>, Stand 31.05.2019.
- Umschlag im Hafen legt erneut zu. Landeszeitung online, 25.01.2018. <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/1449752-hafen-lueneburg>, Stand 31.05.2019.
- Lüneburger Hafen zieht weiter an. Lgheute, 30.01.2018. <https://www.lgheute.de/hansestadt-lueneburg/menu-hansestadt-wirtschaft-und-arbeit/7739-hafen.html>, Stand 31.05.2019.
- Dammbruch: Als der Elbe-Seitenkanal auslief. NDR.de, 18.07.2016. <https://www.ndr.de/kultur/geschichte/chronologie/Dammbruch-am-Elbe-Seitenkanal-1976,elbeseitenkanal105.html>, Stand 31.05.2019.

## Andere Online-Quellen

ANGER, Christina und BROHSONN, Maya: Die alte Salzstraße. <https://lueneplaner.de/rund-um-lueneburg/die-alte-salzstrasse/>, Stand 31.05.2019.

KNITTER, Lisa Marie und SCHWEBEL, Luisa. Schiffshebewerk Scharnebeck. <https://lueneplaner.de/alle-kategorien/schiffshebewerk-scharnebeck/>, Stand 31.05.2019.

LÜNEBURG MARKETING GMBH: Stintmarkt im Lüneburger Hafen. [www.lueneburg.info/de/kultur/der-stintmarkt-im-lueneburger-hafen/](http://www.lueneburg.info/de/kultur/der-stintmarkt-im-lueneburger-hafen/), Stand 31.05.2019.

NOERES, Heike: Chronik - Lüneburg im Aufschwung und Chronik - Blütezeit. <https://www.luene-info.de/geschichte/chronik/chronik.html>, Stand 31.05.2019.

HAFEN LÜNEBURG GMBH: Steckbrief Hafen Lüneburg und Über Uns. <https://www.hafen-lueneburg.de/wp-content/uploads/2018/07/Hafen-Lueneburg-STECKBRIEF.pdf> und <https://www.hafen-lueneburg.de/ueber-uns/> Stand 31.05.2019.

SÜDERELBE AG: Der Elbe-Seitenkanal. <http://www.esk-hafenverbund.de/elbe-seitenkanal.html>, Stand 31.05.2019.

SAMTGEMEINDE AUE: Elbe-Seitenkanal. [https://www.samtgemeinde-aue.de/desktopdefault.aspx/tabid-5036/9670\\_read-39387/](https://www.samtgemeinde-aue.de/desktopdefault.aspx/tabid-5036/9670_read-39387/), Stand 31.05.2019.

WASSERSTRÄßEN- UND SCHIFFFAHRTSAMT UELZEN: Elbe-Seitenkanal. <http://www.wsa-uelzen.wsv.de/wasserstrassen/esk/index.html>, Stand 31.05.2019.

ANGLERVERBAND NIEDERSACHSEN E.V.: Elbe-Seitenkanal. <https://av-nds.de/angeln-beim-lsfv/elbe-seitenkanal.html>

---

<sup>1</sup>Vgl. Lüneburg Marketing GmbH.

<sup>2</sup>Vgl. Bracklow und Dützmänn 2001, 165.

<sup>3</sup>Vgl. Noeres.

<sup>4</sup>Vgl. Bracklow und Dützmänn 2001, 165.

<sup>5</sup>Vgl. *Anger und Brohsonn*.

<sup>6</sup>Vgl. Bracklow und Dützmänn 2001, 165.

<sup>7</sup>Vgl. Dengler, Kaiser 11.

<sup>8</sup>Vgl. ebd. 9

<sup>9</sup>Vgl. Hafen Lüneburg GmbH

<sup>10</sup>Vgl. Dengler, Kaiser 9

<sup>11</sup>Vgl. *Hafen Lüneburg GmbH*

<sup>12</sup>Vgl. Jahrhundertbauwerk der Visionen

<sup>13</sup>Vgl. Hafen Lüneburg GmbH

<sup>14</sup>Vgl. Flaute im Lüneburger Hafen

<sup>15</sup>Vgl. Hafen Lüneburg GmbH

<sup>16</sup>Vgl. Freude und Frust im Lüneburger Hafen

<sup>17</sup>Vgl. Umschlag im Hafen legt erneut zu

<sup>18</sup>Vgl. Lüneburger Hafen zieht weiter an

<sup>19</sup>Vgl. Süderelbe AG

<sup>20</sup>Vgl. Samtgemeinde Aue

<sup>21</sup>Vgl. Jahrhundertbauwerk der Visionen

<sup>22</sup>Vgl. Samtgemeinde Aue

<sup>23</sup>Vgl. Dengler, Kaiser 11

<sup>24</sup>Vgl. Kanalbruch nach der Eröffnung

<sup>25</sup>Vgl. Dammbbruch: Als der Elbe-Seitenkanal auslief

<sup>26</sup>Vgl. Samtgemeinde Aue

---

<sup>27</sup>Vgl. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Uelzen

<sup>28</sup>Vgl. Anglerverband Niedersachsen e.V.

<sup>29</sup>Vgl. Antz 2008, 55

<sup>30</sup>Vgl. Süderelbe AG

<sup>31</sup>Vgl. Anglerverband Niedersachsen e.V.

<sup>32</sup>Vgl. Kanal-Katastrophe: Wasserwüste in der Marsch nach Deichbruch

<sup>33</sup>Vgl. Dammbbruch: Als der Elbe-Seitenkanal auslief

<sup>34</sup>Vgl. Zuerst nur ein handgroßes Leck am Rand des Deiches

<sup>35</sup>Vgl. ebd.

<sup>36</sup>Vgl. ‚Niemals, das kann nicht sein‘

<sup>37</sup>Vgl. Als der Kanal brach

<sup>38</sup>Vgl. Dammbbruch: Als der Elbe-Seitenkanal auslief

<sup>39</sup>Vgl. Flutwelle unterspült Bahndämme

<sup>40</sup>Vgl. Kanal-Katastrophe: Wasserwüste in der Marsch nach Deichbruch

<sup>41</sup>Vgl. Dammbbruch: Als der Elbe-Seitenkanal auslief

<sup>42</sup>Vgl. Knitter und Schwebel