

Erste Dockschleusung hat geklappt

Containerfrachter „Al Kharj“ ist länger als die Kaiserschleuse – Beide Tore zeitgleich geöffnet

Von Jürgen Rabbel

ÜBERSEEHÄFEN. Premiere ge-
glückt: Zum ersten Mal hat am
späten Sonntagnachmittag ein
Schiff die Kaiserschleuse passiert,
das länger als die Schleusenkam-
mer selbst ist. Notwendig ist da-
für eine sogenannte Dockschleu-
sung, bei der beide Schleusentore
geöffnet sind, damit das Schiff in
einem Rutsch durchschwimmen
kann. Vorbereitet worden war
dieses Manöver von langer Hand.

Unter den Augen zahlreicher
Schaulustiger war das Container-
schiff „Al Kharj“ am Nachmittag
mit Schlepperkraft vor dem Au-
ßenhaupt der Kaiserschleuse in
Position gebracht worden. Das
Schiff wurde 2008 gebaut, kann
rund 6500 Container transportie-
ren, ist 40 Meter breit und mit
306,10 Metern um 1,10 Meter
länger als die Kammer der Kaiser-
schleuse.

Das Besondere bei der Dock-
schleusung ist, dass das Binnen-
haupt zuerst geöffnet wird und
sich der Hafengewasserstand dem
Wasserstand in der Kammer an-
gleicht. Sobald dann die Wasser-
standsdifferenz laut Bremen-
ports-Sprecher Holger Bruns bei
10 bis 15 Zentimetern liegt, wird
auch das Außenhaupt geöffnet.
„Die Öffnung erfolgt also faktisch
bei Wassergleichstand von



Weil die „Al Kharj“ länger als die Kaiserschleuse ist, passierte das Containerschiff bei zeitgleich geöffnetem Außen- und Binnenhaupt mit einer sogenannten Dockschleusung. Für Reparaturarbeiten liegt das Schiff jetzt an der Westkaje und wird in 14 Tagen wieder auslaufen. Foto: Eckardt

Schleusenkammer und Weser“, so
Bruns. Zahlreiche Deichspazier-
gänger verharrten am Zaun vor
der Schleuse, zückten ihre Han-
dy-Kameras und dokumentierten
das nicht alltägliche Spektakel.
Mit dem Schlepper „Bugsier 6“
am Bug schwamm die „Al Kharj“
dann gegen 16.30 Uhr in die Kai-
erschleuse ein. Am Heck brems-
ten die Schlepper „Bugsier 5“ und
Bugsier 1“. Ohne sichtbare Pro-
bleme schwamm das Container-

schiff problemlos im Schrittem-
po durch die Schleusenkammer.
Kurz vor 17 Uhr passierte das
Heck der „Al Kharj“ das Binnen-
haupt bei untergehender Sonne
im letzten fototauglichen Licht.
Bugsiert wurde das Schiff schließ-
lich zu seinem Liegeplatz an der
neuen Westkaje, die erst vor zwei
Monaten im Kaiserhafen freigege-
ben worden ist.

„An dieser neuen Kaje können
von den Werften auch Schiffe be-

arbeitet werden, die länger als die
Kaiserschleuse sind“, beschreibt
Bruns einen Grund dafür, warum
ausgelotet werden musste, ob
Dockschleusungen machbar sind.
Damit werde die Wettbewerbsfä-
higkeit der Werften in Bremerha-
fen verbessert.

Dockschleusung

► **Bei der Dockschleusung** wer-
den beide Tore gleichzeitig geöff-
net, wenn die Wasserstände auf
Weser- und Hafenseite annähernd
gleich sind. Es soll auf der Weser-
seite etwas höher sein, damit das
Schiff auf einer kleinen Welle in den
Hafen gleiten kann. 30 bis 45 Minu-
ten beträgt das Zeitfenster. Das ha-
ben Simulationen erwiesen.

► Von 2007 bis 2011 wurde die **Kai-
erschleuse** auf eine Durchfahrts-
breite von 55 Metern und eine Län-
ge von 305 Metern erweitert, um
unter anderem den immer größer
werdenden RoRo-Schiffen genü-
gend Platz zu bieten und die Er-
reichbarkeit der hinter der Schleuse
liegenden Häfen bei Wartungsarbei-
ten oder Ausfall einer der beiden
Schleusen sicherzustellen. Die
Schleusentore sind 57 Meter lang,
23 Meter hoch und 9 Meter breit.