

Franco Parpaiola LfG n.59 Veduta del Canale di Kiel tra il Mare del Nord e il Mar Baltico.

Inviato da Marista Urru
lunedì 17 ottobre 2011

Canale di Kiel. Ponte ferroviario di Rendsburg , visibile il traghetto sospeso

Lo chiamano Canale di Kiel dalla omonima città nota per la Cantieristica Navale e per essere base sul mare Baltico della Marina Militare.

In verità il suo nome sarebbe: NOK, tre lettere che non sono altro che le iniziali di "Nord Ostsee Kanal", vale a dire appunto Canale tra il Mare del Nord e quello dell'Est ossia il Mar Baltico.

L'importanza di un canale che congiungesse i due mari si manifestò appieno già nel 1864 durante la guerra tra la Germania e la Danimarca, allora le navi per passare dal Baltico al mare del Nord , per tutto il tragitto dal Mar Baltico attraverso il Kategatt e lo Skagerak fino a raggiungere il Mare aperto del Nord, trovavano immancabilmente le navi da guerra danesi in agguato e ne dovevano sfidare le cannonate , tranne nei casi in cui fossero già state scovate dalla Marina della Flotta Occidentale Tedesca.

Insomma, Danesi e Tedeschi se le davano di santa ragione già allora. Si capisce perchè i Danesi sotto sotto sono ancora oggi incavolati con i tedeschi, visto che la Germania di Bismarck gli fregò tutto lo Schleswig Holstein e una importante via di trasporto come il Canale di Kiel.

Il primo "quasi" allacciamento tra i due mari lo si deve al Re di Danimarca Christian VII e risale all'epoca tra il 1777 e il 1784, allora da Kiel si arrivava alla cittadina di Rendsburg (mezza addormentata allora e mezza addormentata adesso), per poi proseguire sul Fiume Eider e, passando dal Fiume Tönning, arrivare poi al fiume Elba.

Il Canale ora è lungo

98,6 Km, e fu il Kaiser Guglielmo II che nel 1914, lo terminò, ma ha un storia alquanto travagliata, fatta di intoppi burocratici, mancanza di fondi e intrighi da parte di chi ne era contrario perchè non ci credeva, e probabilmente era troppo ottuso per capirne l'importanza.

Il Kaiser stesso, diciamo, più che al commercio e alle Navi Mercantili che a quel tempo, come detto, per raggiungere la Germania Orientale dovevano circumnavigare la Danimarca e attraversare lo Skagerak e il Kategatt per raggiungere il Mar Baltico, pensava piuttosto alla supremazia della sua Reichmarine sulla Royal Navy dei suoi parenti e cugini, i reali del Regno Unito e l'Inghilterra.

Il suo traguardo era il potere assoluto, per raggiungere il suo scopo non lesinava costi e spese e, come ogni buon Kaiser e Monarca che si rispetti, per realizzare i suoi Sogni, chiedeva sacrifici ai suoi sudditi, rimpinzandoli in cambio di Musiche Marziali e grandi promesse di supremazia sul mondo intero.

A quel tempo i velieri non potevano ancora percorrere tutto il tragitto da un mare all'altro, c'era una lingua di Terra larga 16 Km da superare, e il disagio era notevole: i barconi venivano scaricati, le merci per passare la striscia di terra venivano portate da una o dall'altra parte con carri e buoi, e infine ricaricate su altri barconi per continuare via acqua per la loro destinazione.

Il progetto ciononostante non aveva solo mentori, bensì contava molti nemici che non ne vedevano l'utilità o come spesso accade, temevano per il loro interesse.

Alla fine la spuntarono Bismarck e le velleità di potere del Kaiser.

La realizzazione del progetto che collegava per la prima volta completamente i due mari, creando appunto un vero e proprio canale navigabile da Mare a Mare, iniziò nel Giugno del 1887 e terminò nel Luglio del 1895.

In questo periodo furono impiegati fino a 9000 braccianti che smossero qualche cosa come 80 milioni di metri cubi di Terra.

L'inaugurazione del Canale che a quel tempo era largo 67 Metri e profondo 9 Metri, avvenne il 1° di Luglio del 1895, il tutto era venuto costare qualche cosa 156 Milioni di Marchi Oro. (Goldmark.)

Il Canale ha anche una funzione ecologica non indifferente, difatti prosciuga tutta quella fetta di terra che divide i due Mari, prima della sua attuazione questa funzione era di sola caratteristica e particolarità dei due fiumiciattoli Eider e Tönning, appunto alimentati dal terreno

paludoso di allora.

Attualmente il canale smaltisce 20 Metri Cubi di Acqua al secondo proveniente dall'entroterra che interessa una superficie di 1580 Km².

Durante le piogge, il drenaggio del terreno può raggiungere comodamente i 190 M³ al secondo che finiscono poi nel Fiume Elba, impedendo così la formazione di paludi, tipiche delle foci dei grandi Fiumi.

La tradizione vuole che a Rendsburg ogni nave che passa venga salutata con il suo nome ed il suo Inno Nazionale, come tra l'altro succede ad Amburgo, dove ugualmente ogni nave che Va o che viene è salutata con tanto di chiamata e di squilli del proprio Inno.

Una caratteristica del canale di Kiel è il Ponte Ferroviario di Rendsburg, con il suo traghetto sospeso, che, azionato da cavi e motori elettrici, trasborda pedoni e automobilisti da una parte all'altra del canale, un vero e proprio viadotto ferroviario, alto 42 metri che supporta un ponte-trasbordatore, un tunnel stradale e una galleria pedonale.

Un altro traghetto simile esiste da qualche parte negli Stati Uniti e i due sono gli unici esistenti al mondo.

Attualmente il Canale, pur mantenendo la sua importanza nel traffico navale tra i due mari, anche in considerazione della crisi economica e industriale, si trova a navigare in acque tumultuose, e lavora in perdita.

La manutenzione degli impianti e delle strutture è costosissima, inoltre l'Associazione dei Piloti e timonieri del Canale è un muro compatto che cerca di tramandarsi di padre in figlio l'ambito impiego, basti pensare che un membro che va in pensione riceve un premio di 100 mila Euro ... und ora c'è un cambio di generazione alle porte e non sanno dove trovare i soldi per pagare il premio di pensionamento, voci dicono che verrà dato a rate.

Attualmente per far fronte a tutte le spese il canale riceve incentivi per un milione di euro al mese.

All'entrata sulla destra, dalla parte del Fiume Elba si trova anche la Centrale Nucleare di Brunsbüttel ora in disuso e in via di smantellamento.

Le statistiche ci dicono che nei dintorni di quella Centrale Nucleare la percentuale degli ammalati

dei più disparati tumori e di leucemia e la più alta di tutta la Germania.