

MANFRED FENZL

Vom Rhein zur Nord- und Ostsee

Flüsse und Kanäle zwischen
Rhein, Ems und Elbe

Edition Maritim

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von den Autoren nach bestem Wissen erstellt und von ihnen sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de.
Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

8., aktualisierte Auflage
ISBN 978-3-667-11081-7
© Edition Maritim im Verlag Delius Klasing & Co.KG, Bielefeld

Bearbeitung: Anna Bunde

Lektorat: Kerstin Hug

Pläne: Manfred Fenzl

Fotos: Manfred Fenzl, bis auf:

Jürgen Straßburger, Bad Oldesloe: S. 6, 252; Jochen Neubauer, Stadt Lünen: S. 28; Marina Rünthe: S. 29, WSA Rheine: S. 51; WSA Mellen: S. 54 unten; Marinapark Emstal: S. 58 unten; Wozniak: S. 61 rechts; VVV Nordhorn: S. 61 links; WSA Rheine: S. 62, 63 oben, 65 oben + unten, 67 oben; Graf – SHIP: S. 66 oben; Garrelmann: S. 69; Anna Bunde: S. 80, 100, 251, 271 oben, 278, 281, 287; Bernd Hartmann: S. 101; Stadt Minden: S.125; Yachthafen Hannover, Lothar Brüßing: S. 137; BMC Braunschweig, Ulli Döhler: S. 141 unten; Yacht Club Fallersleben, Thomas Henke: S. 142; Sportboothafen Calvörden, Tobias Wachsmann: S. 145 oben; WSF Haldesleben: S. 145 unten; Luftbild und Pressefoto Berlin: S. 146; WSA Uelzen: S. 149; Yachthafen Wittingen: S. 152; Hans-Jürgen Zietz: S. 165, 166; Michael Schwessinger: S. 179; WSV Hoya, Peter Seidl: S. 180; Lena Albers, Fotoarchiv der Stadt Verden: S. 182; Peter Marcus, Lotsenbrüderschaft Weser I: S. 194; im-jaich oHG, Kristina Steiner: S. 200, Tourismus, Kur und Freizeit GmbH Bederkesa: S. 206; City Sporthafen Hamburg: S. 226; Jens Tandler: S. 236 rechts; WWZ Dömitz: S. 240 links; Stadt Dömitz, Jörg Reichel: S. 242; Marcel Bremer: S. 263; Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, Lübeck, Torsten Krüger: S. 266.

Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Druck: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2019

Quellenverzeichnis: Neben eigenen Erhebungen wurden folgende offizielle Publikationen benutzt:

Handbuch Binnenschiffahrt, Regionaler Teil Deutschland 2018, Hrsg. Fachstelle der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für Verkehrstechniken, Koblenz.

Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem – ELWIS, Stand 2018, Hrsg. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Mainz, www.elwis.de.

Inland-ENC, 2018, Hrsg. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Internetseiten, Stand 2018, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) Brunsbüttel, Kiel-Holtentau, Lauenburg, Meppen, Minden, Braunschweig, Emden, Rheine sowie vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz und der Lotsenbrüderschaft Weser I, Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg, Börtgemeinschaft Huntelotsen.

Außerdem wurden Gespräche mit Mitarbeitern dieser und weiterer WSA-Dienststellen, der Dienststellen der Wasser- schutzpolizei Emden, Bergeshövede, Brake, Bremen, Duisburg, Hamburg, Minden, Wilhelmshaven, der Lotsenbrü- derschaft Elbe, der Lotsenbrüderschaft NOK I und des Landesamts für Bauen und Verkehr Brandenburg geführt.

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

INHALT

Vorwort	7	Vom Rhein zur Elbe	122
Einleitung	8	Der Mittellandkanal	123
Symbole in den Karten	18	Das Wasserstraßenkreuz Minden	132
Vom Rhein zur Nordsee	19	Der Elbe-Seitenkanal	148
Der Wesel-Datteln-Kanal	20	Der Küstenkanal	160
Der Datteln-Hamm-Kanal	26	Die untere Hunte	166
Der Rhein-Herne-Kanal	30	Die Weser	168
Der Dortmund-Ems-Kanal und die untere Ems	38	Die Mittelweser von Minden bis Bremen	169
Die Kanalstufe Henrichenburg	42	Die Unterweser von Bremen bis Bremerhaven	188
Die obere Ems und die links- emsischen Kanäle	60	Der Schifffahrtsweg Elbe–Weser	202
Die obere Ems von Rheine bis Gleesen	62	Die Elbe	208
Der Ems-Vechte-Kanal	66	Die Elbe von Cuxhaven bis Hamburg	208
Der Haren-Rütenbrock-Kanal	68	Die Elbe von Otterndorf bis Cuxhaven	212
Das Gezeitenrevier der unteren Ems ..	70	Die Elbe von Hamburg bis Magdeburg	228
Der Ems-Seitenkanal	88	Von der Elbe zur Ostsee	266
Das Revier zwischen Ems und Jade 94		Der Nord-Ostsee-Kanal	267
Der Ems-Jade-Kanal	96	Der Elbe-Lübeck-Kanal	276
Von Emden zum Großen Meer	102	Die Trave von Lübeck bis Travemünde	284
Der Nordgeorgsfehnkanal	104	Ortsregister	288
Das Fehntjer Tief	108		
Das Leda- und Jümme-Revier	112		
Der Elisabethfehnkanal	118		



***Dom St. Marien
in der Hanse-
stadt Havelberg***

VORWORT

Wer mit einem Schiff zwischen Rhein, Nord- und Ostsee unterwegs ist, bewegt sich in den gesetzlich, technisch und nautisch völlig unterschiedlichen Bereichen der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung oder der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, in denen die Bedingungen zur Teilnahme am Schiffsverkehr sowie die Ausrüstungs- und Verhaltensvorschriften nicht identisch sind. Was für die Binnenschiffahrt richtig und ausreichend ist, genügt für die Seeschiffahrt oft nicht und umgekehrt.

Für die Seeschiffahrt bietet das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie amtliche Seekarten und Handbücher. Für die Binnenschiffahrt gibt es von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die elektronische Navigationskarte für die Binnenschiffahrt und ELWIS, das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem. Beide Quellen bieten eine Fülle an Informationen für viele, jedoch nicht für alle Binnengewässer. Wir haben dieses Buch so konzipiert, dass es alle gesetzlichen Vorschriften, Karten, nautische und logistische Informationen, die Sportschiffer zur Planung und Durchführung einer Reise benötigen, offeriert. Dabei wurde das durch die gesetzlichen Ausbildungsvorschriften bei der Sportschiffahrt vorhandene Wissen vorausgesetzt und durch die revierspezifischen Besonderheiten ergänzt.

Es bietet am Anfang jeden Abschnitts die für eine Reiseplanung notwendigen Informationen, während die unterwegs erforderlichen Daten in den Karten der Streckenbeschreibungen zu finden sind. Bei den Recherchen wurden alle beschriebenen Gewässer mehrfach mit dem eigenen Boot befahren, die Erfahrungen und Anregungen aller Institutionen der Binnen- und Seeschiffahrt aufgenommen und die von ihnen überlassenen Unterlagen sowie die künftige, geplante Entwicklung berücksichtigt. Die im Bau befindlichen und für die Schifffahrt wichtigen Anlagen, Häfen und Schleusen sind so beschrieben, wie man sie im Sommer 2019 vorfinden wird.

Ich danke den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, der Wasserschutzpolizei, den Hafen- und Schleusenmeistern, Lotsen, Binnenschiffern und insbesondere meiner Ehefrau Inge für ihre Hilfe, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, dieses Buch zu schreiben, und hoffe, dass auch interessierte Leser mit konstruktiver Kritik und eigenen Erfahrungen helfen werden (reiselektorat@delius-klasing.org), es zukünftig zu aktualisieren.

Wir wünschen Ihnen mit diesem Buch viele erholsame Reisen und immer eine glückliche Heimkehr.

Manfred und Inge Fenzl

EINLEITUNG



Im Gebiet des nord- und westdeutschen Wasserstraßennetzes verlaufen alle schiffbaren Flüsse in Nord-Süd-Richtung, und es gibt keine natürlichen Querverbindungen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts beschränkte man sich aufgrund der begrenzten technischen Möglichkeiten und der politischen Verhältnisse – Deutschland war in viele kleine Staatsgebilde zerteilt – auf den Bau kleiner, überschaubarer Kanäle innerhalb des jeweiligen Residenzgebietes, die jedoch nur regionale Bedeutung erlangten. Dazu kam, dass die Binnenschiffe bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts jeweils nur etwa 15 t tragen konnten, und, weil es keine Schiffsmaschinen gab, auf Kanälen und auf Flüssen getreidelt wurden.

Die ab 1812 aufkommende Dampfschiffahrt geriet in einen Konkurrenzkampf mit der leistungsfähigeren Eisenbahn und konn-

te sich zunächst nur auf den Flüssen durchsetzen, die den Einsatz großer Lastkähne erlaubten. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde mit dem Bau leistungsfähiger Binnenwasserstraßen sowie mit dem Ausbau bestehender Wasserwege begonnen, und es entstanden jeweils bis zum Jahre 1888 der Ems-Jade-Kanal (EJK), 1895 der Nord-Ostsee-Kanal (NOK), 1899 der Dortmund-Ems-Kanal (DEK), 1900 der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK), 1914 der Rhein-Herne-Kanal (RHK), 1914 der Datteln-Hamm-Kanal (DHK), 1915 der Mittellandkanal bis Hannover (MLK), 1931 der Wesel-Datteln-Kanal (WDK), 1935 der Küstenkanal (KK), 1938 der östliche Mittellandkanal (MLK), 1939 der Ems-Seitenkanal (nur teilweise), 1976 der Elbe-Seitenkanal (ESK).

Diese Wasserstraßen wurden ursprünglich für die Berufsschifffahrt gebaut und sind viel mehr als bloße Transportwege. Sie wurden inzwischen zu einem natur- und menschenfreundlichen Teil der Landschaft und bieten neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung Anwohnern und der Sportschifffahrt Erholungs- und Freizeiträume. Man benutzt sie zur Regulierung des Wasserhaushaltes, und in den beim Kanalbau entstandenen Nischen und Altwassern haben sich unzählige, ökologisch wertvolle Refugien für Flora und Fauna entwickelt.

Berufsschifffahrt

Moderne Binnenschiffe sind eindeutig das wirtschaftlichste, umweltschonendste und sicherste Transportmittel für Güter aller Art. Mit einer Leistung von 1 PS bewegt der Lkw ein Fahrzeuggewicht von 150 kg, die Eisenbahn 500 kg und das Binnenschiff 4000 kg. Mit derselben Treibstoffmenge, die ein Lkw benötigt, um eine Gütertonne 100 Kilometer zu befördern, schafft die Eisenbahn 300 und das Binnenschiff über 400 Kilometer. Ein Schubverband mit sechs Leichtern kann die Gütermenge von 400 Eisenbahnwaggons oder 650 Fernlastzügen aufnehmen. Vor diesem Hintergrund ist eigentlich nicht zu begreifen, dass Natur- und Umweltschützer gegen den Ausbau von Wasserstraßen opponieren, zumal beim Aus- oder Neubau von Wasserstraßen sehr umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen durch Renaturierung alter Fahrten, Anlage von Biotopen und Aufforstungen vorgenommen werden und auch der Wasserhaushalt in dem betreffenden Gebiet günstig beeinflusst wird. In den kommenden Jahren wird weniger die

Zahl der Binnenschiffe, wohl aber deren Größe weiter zunehmen, und die Wasserstraßen werden dieser Entwicklung durch kontinuierlichen Ausbau angepasst.

Sportschifffahrt

Die Sportschifffahrt kann die in diesem Buch beschriebenen Wasserwege gebührenfrei benutzen, weil Sportverbände und Anrainer-Gemeinden dieses durch die Bezahlung von Pauschalbeiträgen ermöglichen. Die für die Berufsschifffahrt eingerichteten Liegestellen dürfen grundsätzlich von allen Fahrzeugen genutzt werden, soweit die BinSchStrO (§7.02–7.07) dem nicht entgegensteht. In der Regel sind diese Liegestellen für die Berufsschifffahrt eingerichtet. Die für Sportboote markierten Teile dieser Liegestellen sind mit zusätzlichen Pollern oder Ringen zum Festmachen, häufig auch mit verkleideten (glatten) Spundwänden versehen. Auf allen Strecken finden sich dagegen auch ruhige Liegemöglichkeiten in Yachthäfen, Altwassern oder alten Fahrten, sodass man auf die Liegestellen für die Berufsschifffahrt kaum angewiesen sein wird. Die Häfen der Berufsschifffahrt sind fast immer für Sportboote verboten, und, abgesehen von Notfällen, auch nicht zu empfehlen, häufig sogar gefährlich. Die für Sportboote geeigneten Liegestellen und Yachthäfen finden Sie in den Streckenbeschreibungen.

Treibstoff-Versorgung

Für Boote mit Dieselmotoren gibt es in ausreichenden Abständen Bootstankstellen. Boote mit Benzinmotoren sind meist auf Landtankstellen angewiesen. Kanister und

Tragegurt bzw. eine Transportkarre sollten an Bord sein.

Wassertiefen und Durchfahrtshöhen

Auf Binnenwasserstraßen sind die Wassertiefen (Tauchtiefen) und die Durchfahrtshöhen der BinSchStrO zu entnehmen. Sie beziehen sich auf das Fahrwasser. In Nebengewässern, Altwässern und Häfen ist Vorsicht und ständiges Loten ratsam.

Schleusen und Schleusenpraxis

Beim Neubau oder der Renovierung von Wasserwegen werden meist mehrere kleine Schleusen mit geringem Schleusenhub durch eine Schleuse mit großem Hub ersetzt und teilweise für die Fernbedienung eingerichtet. Sie funktionieren alle nach demselben Prinzip. Unterschiedlich sind nur die Wasserführungen und damit die Füll- oder Entleerungszeiten, die vom Schleusenmeister weder beschleunigt noch verzögert werden können.

Bei allen Schleusen (Ausnahme NOK, siehe dort) sollte, bei manchen muss man sich anmelden und dabei den Schiffsnamen (ohne Rufzeichen) und die Abmessungen nennen. Die Anmeldung erfolgt formlos, kurz und bündig über UKW, Mobiltelefon oder Gegensprechanlage:

Boot: „Schleuse Herne, hier ist Taurus!“

Schleuse: „Schleuse Herne hört!“

Boot: „Motoryacht Taurus, 12 x 4 m, wir möchten zu Berg!“

Schleuse: „Nach dem Binnenschiff Weser!“

Nach der Anmeldung muss das UKW-Gerät auf dem Arbeitskanal der Schleuse auch

während der Schleusung bis zum Verlassen der Schleuse auf Empfang bleiben, denn der Schleusenmeister ruft die Schiffe über UKW zur Einfahrt auf, und im Notfall erreicht man ihn sofort. Sollten Sie während des Schleusens durch das Steigen oder Fallen des Wassers in ernste Gefahr geraten, rufen Sie über UKW ohne jede Formalität: „Notfall! Schleuse stoppen!“. Der Schleusenmeister wird einen Notstopp einleiten, nach dem das Wasser nach etwa einer Minute zum Stillstand kommt.

Sportboote geraten oft in Schwierigkeiten, wenn sie zu früh und mit zu wenig Fahrt einlaufen und die vor ihnen eingelaufenen Schiffe noch nicht festgemacht haben bzw. deren Propeller noch nicht stillstehen. Dann ist das Wasser noch in Bewegung, und man hat kaum Ruder im Schiff. Sollte ein vor Ihnen in der Schleuse liegendes Binnenschiff (was leider häufig vorkommt) die Maschine nicht abstellen, nur mit einer Leine als Spring festmachen und „in die Spring fahren“, sprechen Sie über UKW den Schleusenmeister an. Er wird dafür sorgen, dass der Schiffer ordentlich festmacht und die Antriebsmaschine abstellt (BinSchStrO § 6.28 – gilt auch für Sportboote).

In großen Schleusen stehen die Poller oft so weit auseinander, dass man nur einen erreicht und gelegentlich auch an einer Leiter festmachen muss. Auf den kantigen Sprossen der Leitern bekniefen sich auf Slip gelegte Leinen sehr leicht und lassen sich kaum noch durchholen oder fieren. Dann sollte man mit zwei Spring-Leinen am Poller oder mit zwei Spring-Leinen und einem offenen Schleusenhaken (Karabinerhaken sind dafür nicht geeignet) an der Leiter fest-

VOM RHEIN ZUR NORDSEE

Vom Rhein zur Nordsee, das scheint auf den ersten Blick eine lange und eintönige Kanalreise zu sein: Von Duisburg, Rhein-km 780,4, über den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal und die untere Ems sind bis nach Emden 297 km und 18 Schleusen zu bewältigen. Bis zur Abzweigung des Mittellandkanals sind es 92 km und sechs Schleusen und bis zur Abzweigung des Küstenkanals bei Dörpen immerhin noch 232 km und 16 Schleusen. Über den Rhein-Herne-Kanal ist auf der Fahrt bis Münster ein Höhenunterschied von ca. 38 m, und danach, bis zur unteren Ems, ein Abstieg von ca. 56 m zu überwinden. Von Wesel, Rhein-km 813,4 sind es über den Wesel-Datteln-Kanal 15 km und eine Schleuse mehr.

Ob man den Rhein-Herne-Kanal oder den Wesel-Datteln-Kanal befährt, wird davon abhängig sein, woher man kommt oder wohin man will: Vom Oberlauf des Rheines kommend, wird man in Duisburg den Rhein-Herne-Kanal wählen, vom Unterlauf des Rheins besser bei Wesel in den Wesel-Datteln-Kanal einfahren. Von Norden, vom Dortmund-Ems-Kanal, bietet sich mit dem Ziel rheinaufwärts der Rhein-Herne-Kanal an, rheinabwärts ist dann der Wesel-Datteln-Kanal günstiger. So erspart man sich auf dem Rhein 24,8 km Fahrt gegen den Strom! Eine abwechslungsreiche Reise, die über interessant zu fahrende Wasserstraßen und durch eine meist freundliche Landschaft führt.

In diesem Kapitel werden zunächst der Weg vom Rhein über den Wesel-Datteln-Kanal, den Datteln-Hamm-Kanal und anschlie-



Vom Rhein zur Nordsee

Der Binnenweg über den Rhein-Herne-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal und die untere Ems bis nach Emden, zum Dollart und nach Delfzijl.

ßend der Weg vom Rhein über den Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal und die untere Ems mit dem Ems-Seitenkanal bis nach Emden beschrieben.

DER WESEL-DATTELN-KANAL



Schleuse Dorsten: Ausfahrt zum Ober- wasser

Der Wesel-Datteln-Kanal (WDK) wurde in den Jahren 1915 bis 1931 erbaut und erreichte bereits 1953 die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. 1960 wurde deshalb mit dem

Bau der zusätzlichen (kleinen) Schleusen und 1966 mit dem Ausbau des gesamten Kanals begonnen, der 1989 abgeschlossen wurde.

Der Wesel-Datteln-Kanal beginnt bei Rhein-km 813,2 mit km 0,0. Er verläuft im Tal der Lippe und endet nach 60,25 km im Dattelner Meer mit der Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal bei km 21,31.

Der Höhenunterschied von 41 m zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal wird mit sechs Kanalstufen überwunden. Die Schleusenammern sind in Größe und Bauausführungen unterschiedlich: Es sind sowohl glatte Betonwände als auch

Stahl-Spundwände vorhanden. Für die Sportschiffahrt sind vor den Schleusen markierte Warteplätze und in den Schleusenammern zusätzliche Nischenpoller angebracht worden.

Gesetzliche Bestimmungen

Auf dem Rhein gilt die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Von der Abzweigung aus dem Rhein bis zur Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal gilt die BinSchStrO. Als Bergfahrt gilt die Fahrt in Richtung Datteln. Das Fahrwasser ist zugelassen für Fahrzeuge bis 135 m Länge, 11,45 m Breite (von km 0,24 bis km 0,9 auch bis 22,9 m Breite), einem Tiefgang bis 2,80 m und Schubverbänden bis 193 m Länge. Kleinfahrzeuge müssen mindestens 5 km/h und dürfen nicht schneller als 12 km/h fahren. Durchfahrtshöhe: 4,5 m.

Betriebszeiten der Schleusen

Mo 06.00–24.00, Di bis Fr 00.00–24.00,
Sa 00.00–22.00, So u. Ftg 06.00–22.00
Uhr. Weihnachten und Neujahr nur z. T.,
06.00–14.00 Uhr.

Berufsschiffahrt

Der Wesel-Datteln-Kanal wird von der Berufsschiffahrt sowohl im Regional- als auch im Durchgangsverkehr vom Rhein zum Dortmund-Ems-Kanal befahren. Die Schleuse Dorsten wird jährlich von mehr als 24 000 Berufs- und 1200 Sportfahrzeugen passiert. Dabei wird zukünftig weniger die Anzahl der Schiffe, wohl aber deren Größe zunehmen.

Sportschiffahrt

Am Wesel-Datteln-Kanal ist die Umgebung über weite Strecken landschaftlich recht ansprechend, und es gibt relativ wenig Industrie. Der Kanal wird, wo immer es geht, als Naherholungsgebiet und Badegewässer benutzt und wegen seines sauberen Wassers von Kennern als „Europas längste Badewanne“ bezeichnet. Für den Wesel-Datteln-Kanal benötigt man eine Reisezeit von wenigstens neun Stunden. Für eine Übernachtung empfiehlt sich Dorsten, das bei km 27,0 mit der Hanse-Marina und bei km 28,5 mit dem Yachthafen des DMYC gute Liegeplätze sowie gute Einkaufsmöglichkeiten und eine vielfältige Gastronomie bietet.

Vorsicht

Kinder und Jugendliche springen häufig von Brücken vor die Schiffe und versuchen, auf die Schiffe zu klettern oder sich zum „Surfen“ auch an die Sportboote anzuhängen.

Ansteuerung vom Rhein

Die Einfahrt zum Wesel-Datteln-Kanal liegt bei Rhein-km 813,4 am N-Ufer hinter einer langen Mole, die mit Baken sowie einem Leuchtfeuer bezeichnet ist. Diese Mole wird bei Hochwasser überflutet und muss in jedem Falle flussabwärts umrundet werden!

Häfen und Liegeplätze

Rhein-km 816,5, Yachthafen Wesel.
Große Anlage mit allen notwendigen Einrichtungen.
Wesel-Datteln-Kanal, km 2,9 WSA-Hafen Friedrichsfeld, km 27,0 S-Ufer, Hanse-Marina Dorsten. Km 27,7 S-Ufer, Liegestelle Dorsten für Sportboote. Km 28,5 N-Ufer, Yachthafen des Dorstener Motor-Yachtclubs.

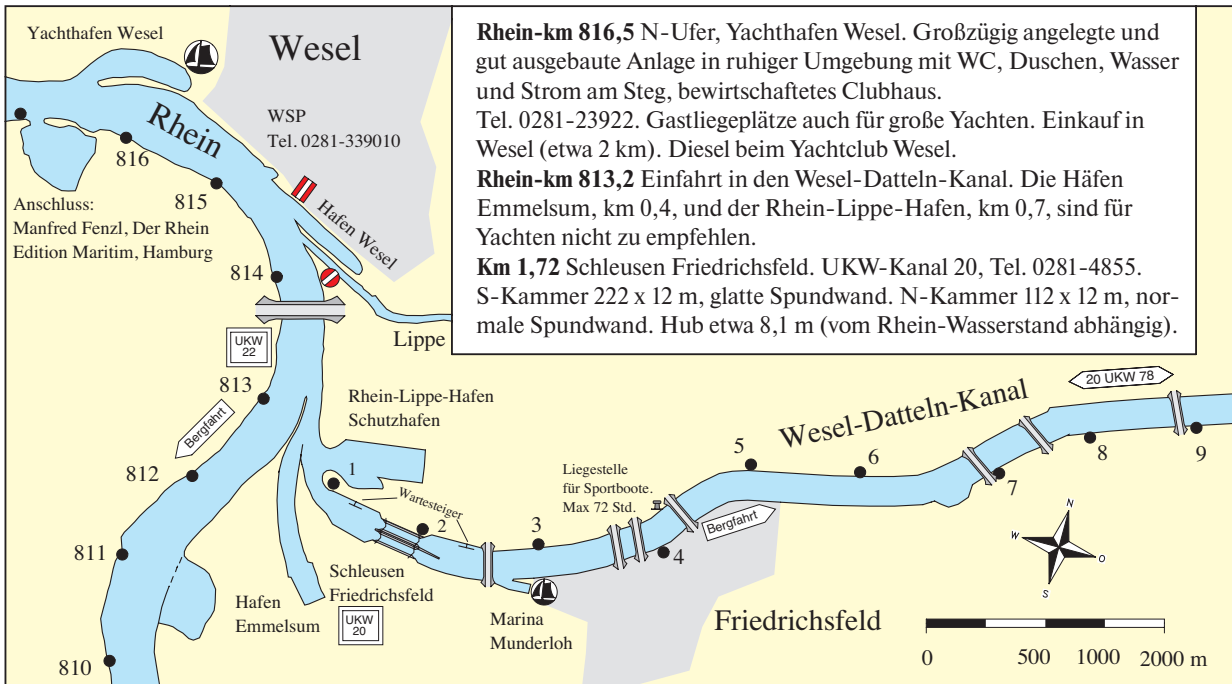
Bei Betriebsschluss kann man auch an den Liegestellen vor den Schleusen über Nacht liegen.

Treibstoff

In Wesel (Rhein-km 816,5) im Yachtclub Wesel: Diesel nach tel. Voranmeldung im Sommerhalbjahr unter 01522-8793184.
Km 27,0 Hanse-Marina Dorsten: Diesel.
Benzin: Keine Bootstankstelle für Benzin – nur von Land mittels Kanister.

Proviand

Das östliche Ende der Liegestelle Dorsten ist für Sportboote eingerichtet, von der man das Zentrum von Dorsten mit vielen Geschäften und Gaststätten gut erreicht, jedoch dem Schwell der durchfahrenen Berufsschiffe ausgesetzt ist.



Rhein-km 816,5 N-Ufer, Yachthafen Wesel. Großzügig angelegte und gut ausgebaute Anlage in ruhiger Umgebung mit WC, Duschen, Wasser und Strom am Steg, bewirtschaftetes Clubhaus.

Tel. 0281-23922. Gastliegeplätze auch für große Yachten. Einkauf in Wesel (etwa 2 km). Diesel beim Yachtclub Wesel.

Rhein-km 813,2 Einfahrt in den Wesel-Datteln-Kanal. Die Häfen Emmelsum, km 0,4, und der Rhein-Lippe-Hafen, km 0,7, sind für Yachten nicht zu empfehlen.

Km 1,72 Schleusen Friedrichsfeld. UKW-Kanal 20, Tel. 0281-4855. S-Kammer 222 x 12 m, glatte Spundwand. N-Kammer 112 x 12 m, normale Spundwand. Hub etwa 8,1 m (vom Rhein-Wasserstand abhängig).

Km 2,6 Marina Munderloh. Tel. 0172-2021014. Gastplätze mit Wasser, Strom, WC und Duschen.

Km 13,31 Schleusen Hünxe.

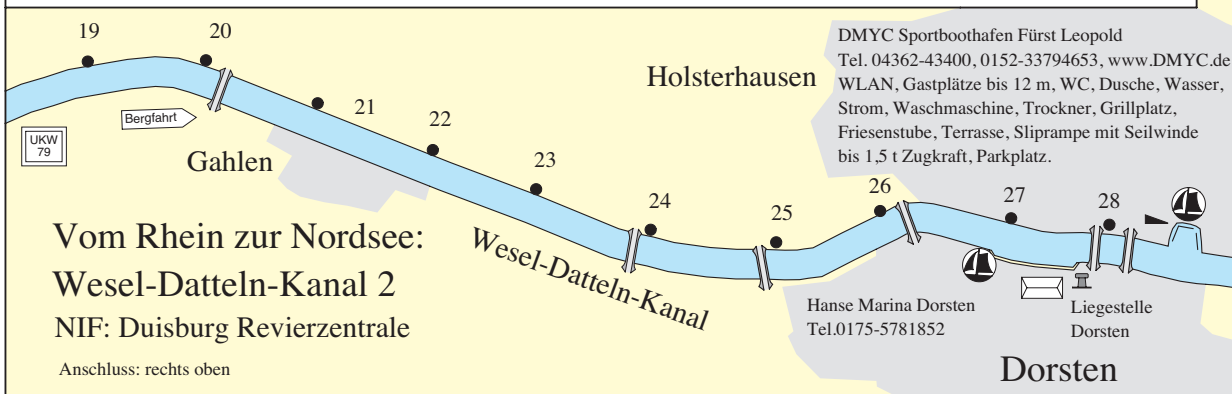
Km 27,0 Hanse-Marina Dorsten, Tel. 01755-781852, 01512-2677802, 02362-26880, www.Hanse-Marina-Dorsten.de. Wasser und Strom, WC, Duschen, Diesel, Kran bis 0,5 t, Hafencafé, Parkplätze.

Km 27,9 S-Ufer, Liegestelle Dorsten, wird von Berufsschifffahrt stark genutzt. Das östliche Ende

(vor der Brücke) ist für Sportboote eingerichtet und mit verkleideten Spundwänden, mit Wasser- und Stromanschlüssen und einer Absaugstation für Fäkalien versehen. Das Einkaufszentrum wurde 2015 erneuert. Dahinter liegt das Geschäftszentrum von Dorsten mit allen Geschäften und Gaststätten.

Km 28,5 DMYC Sportboothafen Fürst Leopold. Info siehe Karte.

Km 30,5 Schleusen Dorsten.



Vom Rhein zur Nordsee:
Wesel-Datteln-Kanal 2
NIF: Duisburg Revierzentrale

Anschluss: rechts oben

Vom Rhein zur Nordsee: Wesel-Datteln-Kanal 1

NIF: Duisburg Revierzentrale

Schleusen Hünxe

UKW-Kanal 78, Tel. 02858-2053. N-Kammer 222 x 12 m, S-Kammer 112 x 12 m. Hub 5,5 m. Beide mit Spundwänden. Wartesteiger im Ober- und Unterwasser.

Liegestelle für Sportboote. Max 72 Std.

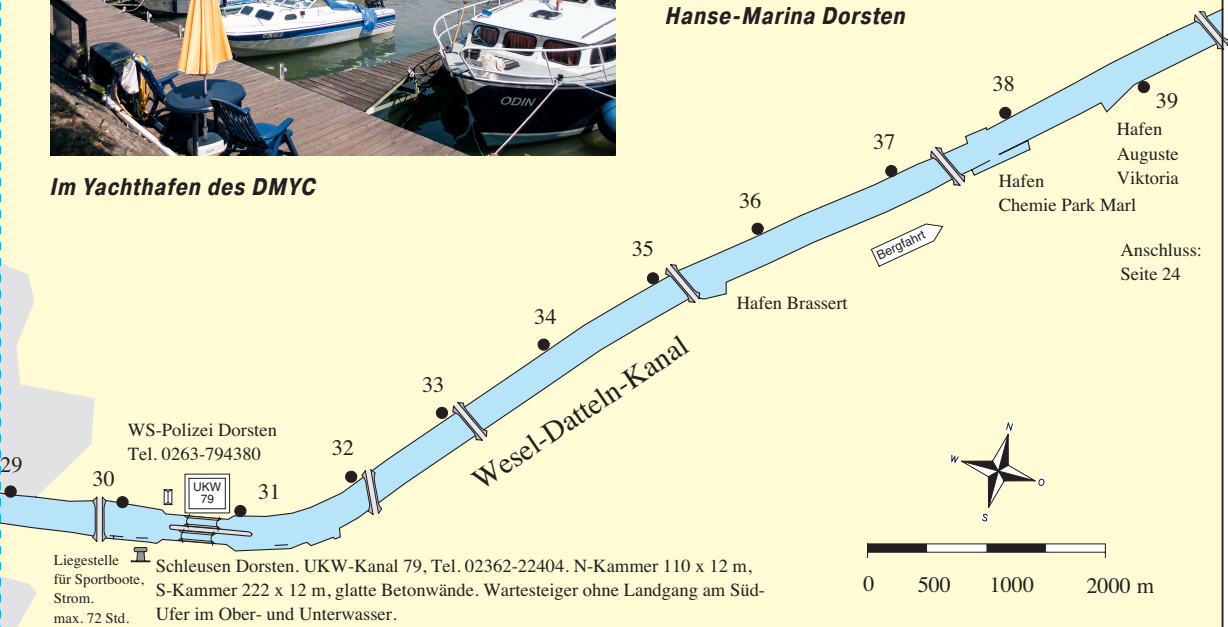
Hünxe



Im Yachthafen des DMYC



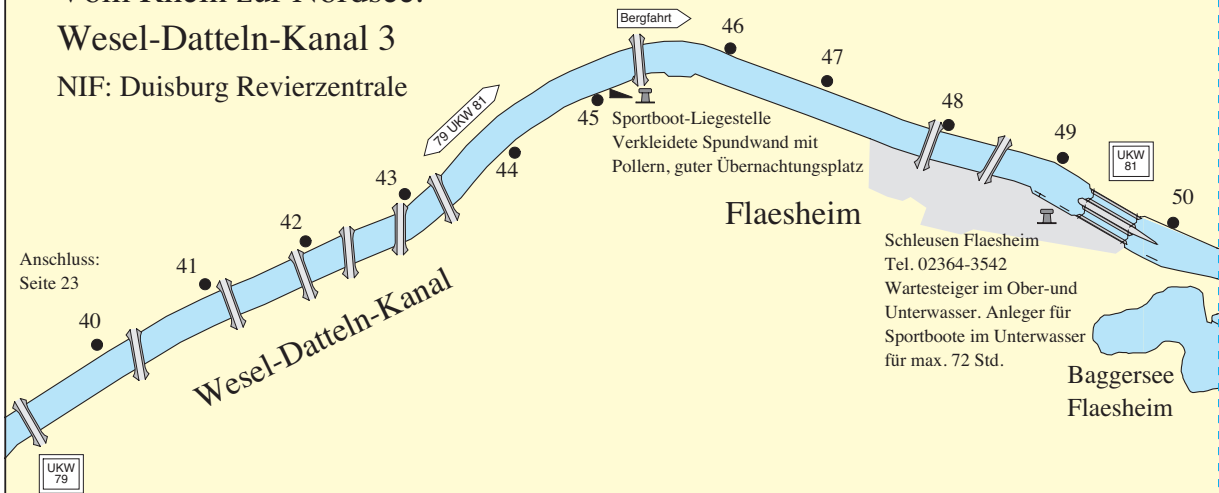
Hanse-Marina Dorsten



Vom Rhein zur Nordsee:

Wesel-Datteln-Kanal 3

NIF: Duisburg Revierzentrale



Zufahrt zum Unterwasser der Schleuse Flaesheim

Km 49,3 Schleusen Flaesheim. UKW-Kanal 81, Tel. 02364-3542. N-Kammer 222 x 12 m, glatte Betonwände, S-Kammer 112 x 12 m, Spundwände, Hub 4 m.

Km 50,7 S-Ufer, Baggersee Flaesheim. Sehr großer Campingplatz am Wasser mit dazugehöriger Steganlage mit Wasser und Strom. San. Anlagen und

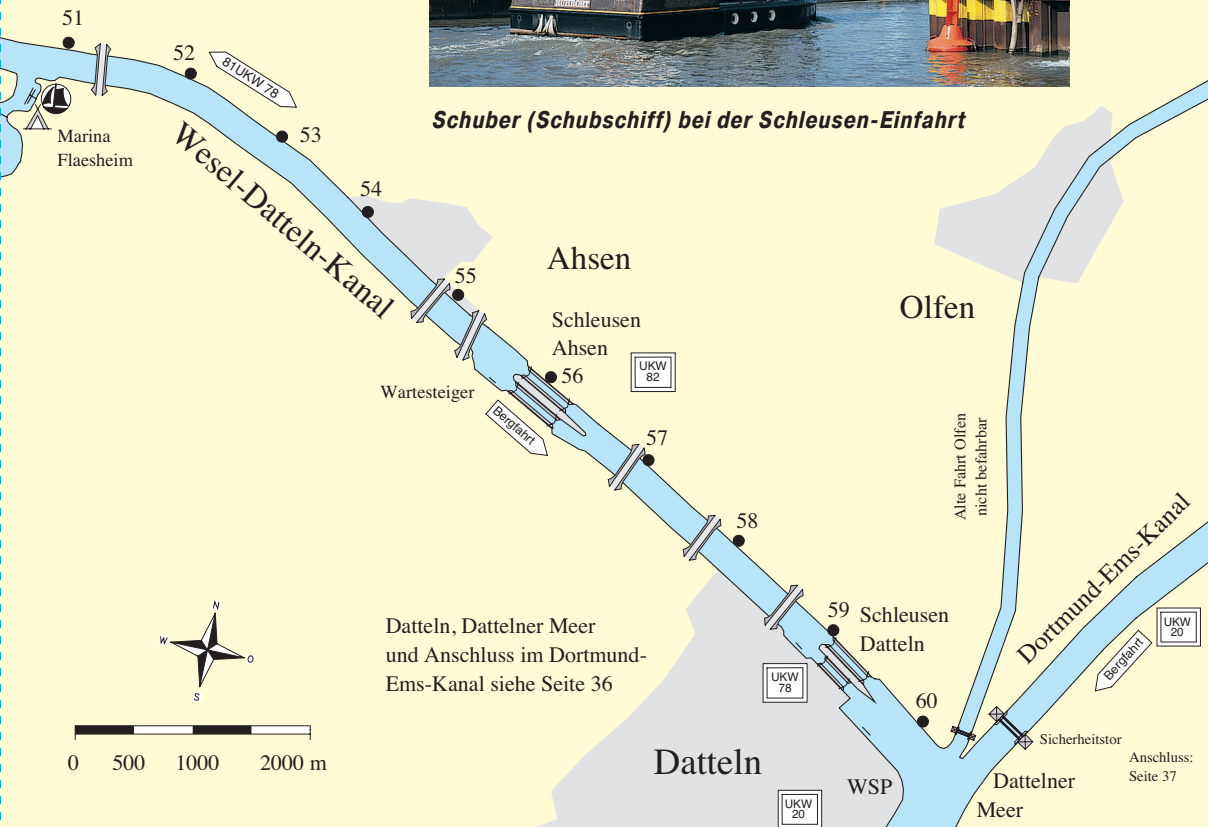
Gaststätte am Campingplatz. Wird als „Marina Flaesheim“ bezeichnet, Tel. 0170-933441.

Km 55,8 Schleusen Ahsen. UKW-Kanal 82, Tel. 02363-33650. N-Kammer 222 x 12 m, S-Kammer 112 x 12 m, Hub 7,5 m.

Beide Kammern haben glatte Betonwände.



Schuber (Schubschiff) bei der Schleusen-Einfahrt



Km 59,5 Schleusen Datteln. UKW-Kanal 78, Tel. 02363-31949. N-Kammer 222 x 12 m, glatte Betonwände, S-Kammer 112 x 12 m, Spundwände, Hub 7,5 m.

Km 59,7 Beginn des „Dattelner Meeres“. Liege- stellen für die Binnenschifffahrt an beiden Ufern (Dalben mit Landgang).

Km 60,10 Liegeplatz des schwarz-gelben Bilgenentöler Bootes (Abgabe von Altöl und Sonderabfällen) Tel. 0170-8130605. Wasserschutzpolizei Datteln Tel. 0236-361030. Liegeplatz des Bunkerbootes Lohtank 3, Bunker- service Rindke, Datteln; z. Zt. kein weißer Diesel. Tel. 02363-2169, 0171-3552217.



Einfahrt zum Yachthafen Ribbrock mit Schwellschutz

Der Datteln-Hamm-Kanal (DHK) wurde in den Jahren 1910 bis 1914 für Schiffe bis 600 t gebaut und sollte für die im 19. Jahrhundert eingestellte Lippe-Schiffahrt eine Alternative bieten und den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) mit Wasser versorgen, das der Lippe entnommen wird. Die ursprüngliche Planung sah vor, den Kanal bis nach Lipstadt auszubauen. Fertig gestellt wurde jedoch nur die Strecke bis nach Uentrop-Schmehausen.

Der Kanal zweigt bei km 19,51 aus dem DEK ab, beginnt dort mit km 0,0 und verläuft im Tal der Lippe nach Osten, wo er mit km 47,19 bei Uentrop-Schmehausen endet.

Vom DEK bis km 36,9 (Hamm) gibt es keine Schleusen. Danach folgen zwei Kanalstufen mit je einer Schleuse und einem Gesamthub von 6,75 m.

Gesetzliche Bestimmungen

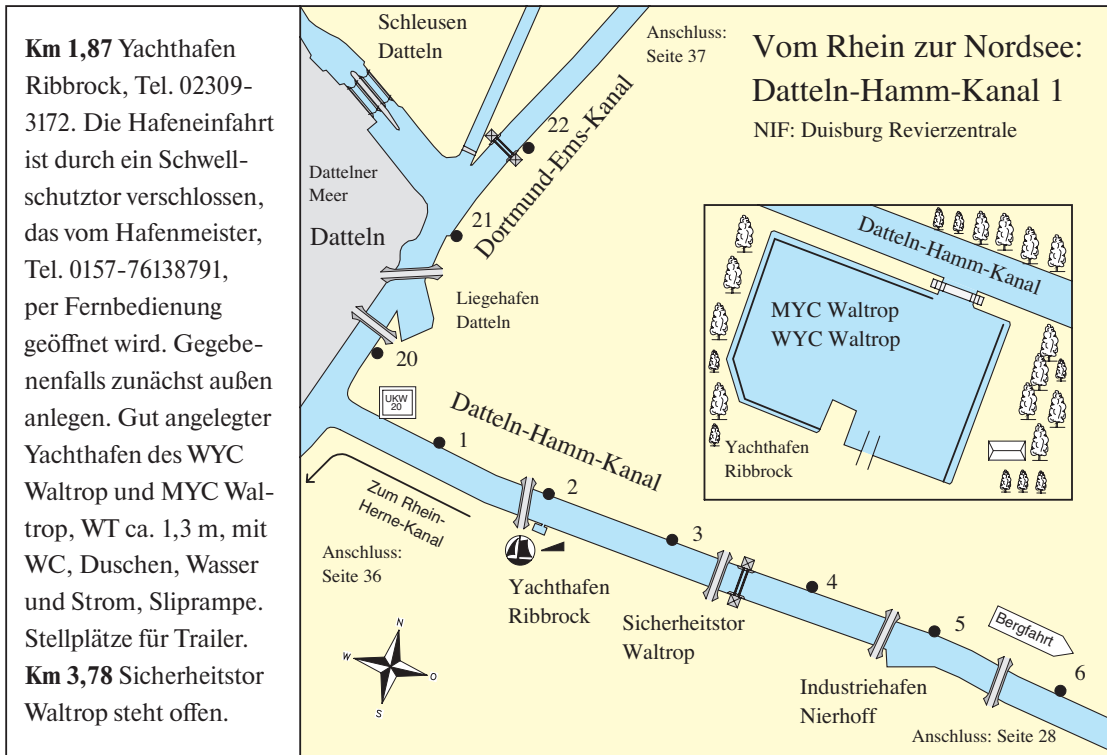
Von der Abzweigung aus dem DEK bis zum Kanalende gilt die BinSchStrO. Als Berg-

fahrt gilt die Fahrt in Richtung Uentrop-Schmehausen. Das Fahrwasser des 47,19 km langen Kanals ist von km 0 bis 35 zugelassen für Schiffe bis 135 m Länge, 11,45 m Breite und einem Tiefgang von 2,80 m sowie für Schubverbände bis 186,5 m Länge. Ab km 35 bis 86 m Länge, 9,65 m Breite und 2,5 m Tiefgang.

Die Fahrgeschwindigkeit ist für Fahrzeuge bis 1,30 m Abladetiefe auf 10 km/h, über 1,30 m Abladetiefe auf 8 km/h begrenzt. Kleinfahrzeuge müssen mit mindestens 5 km/h und dürfen nicht schneller als 12 km/h fahren. Sie dürfen überholen und überholt werden. Segeln und Wasserski-fahren sind verboten. Die Durchfahrts Höhe unter Brücken beträgt 4,00 m. Die zeitlichen Richtungsverkehre (Tafel bei km 0,0) gelten nicht für Kleinfahrzeuge.

Betriebszeiten der Schleusen

Mo 06.00–24.00, Di bis Fr 00.00–24.00, Sa 00.00–22.00, So 06.00–22.00 Uhr, Ftg mind. 06.00–22.00. Weihnachten und Neujahr nur z. T., 06.00–14.00 Uhr.



Sportschifffahrt

Für die Sportschifffahrt ist der Datteln-Hamm-Kanal als Zufahrt zu den Yachthäfen Ribbrock und Marina Rünthe und zur Stadt Hamm sowie für mehrere Rudervereine von zunehmender Bedeutung. Die Stadt Hamm hat in den vergangenen Jahren unter der Projektbezeichnung „Hamm ans Wasser“ die Infrastruktur für den Wassersport ausgebaut und u. a. zusätzliche Anlegestellen für Sportboote eingerichtet.

Yachthäfen und Liegeplätze

Km 1,87 Sportboothafen Ribbrock; km 14,2 Preußenhafen Lünen; km 23,3 Marina

Rünthe; km 32,5 Anleger Hammer Schiffsverft, Yachtclub Nautico und Yachtclub Hamm; km 35,72 Sportbootanleger Innenstadt Hamm; km 38,93 Sportbootanleger Bad Hamm; km 41,4 Sportbootanleger Maximilianpark; km 43,27 Sportbootanleger Werries/Haaren (geplant).

Treibstoff

Km 23,4 Marina Rünthe; Diesel und Super.

Einkaufen

Stadt Hamm, 500 m vom Anleger bei km 35,72.

ORTSREGISTER

Es wurden nur diejenigen Orte aufgeführt, die auch in den Streckenbeschreibungen genannt sind (S = Schleuse).

- Abbenfleth 221
 Abbesbüttel 142
 Absersiel 198
 Achim 184
 Achmer 128
 Ahsen (S) 25, 37
 Altenrheine (S) 50
 Altenzaun 253
 Amelsbüren 45
 Anderten (S) 138
 Arneburg 254
 Artlenburg 158, 233
 Aurich 98

 Bad Bevensen 155
 Bad Essen 131
 Bad Schwartau 286
 Barne 180
 Barnkrug 221
 Barßel 117
 Bederkesa 205, 206
 Behlendorf (S) 277, 281
 Bentlage (S) 65
 Bergfriede 144
 Berkenthin (S) 277, 281
 Bevergern (S) 50, 126
 Biene 54
 Billberge 255
 Bleckede 237
 Blumenthal 260
 Bodenteich 153
 Boizenburg 236
 Bollingerfähr (S) 58, 162
 Bolzum (S) 139
 Borßum (S) 83, 92, 110
 Brake (S) 196
 Bramsche 128
 Brandreeken (S) 120
 Braunschweig 140
 Bremen (S) 186, 190–194
 Bremerhaven 200
 Brunsbüttel (S) 217, 272
 Bülstringen 144

 Büssau (S) 277, 283
 Buxtehude 224

 Calvörde 145
 Castrop-Rauxel 36
 Cumlosen 246
 Cuxhaven 213, 214

 Dalchau 254
 Datteln (S) 25, 37
 Dattelner Meer 25, 37
 Delfzijl (S) 86
 Derben 258
 Ditzum 80
 Dömitz 240–242
 Donnerschleuse 281
 Dörenthe 51
 Dörpen (S) 162
 Dorsten (S) 22
 Dortmund 40
 Dörverden (S) 181
 Drakenburg (S) 178, 179
 Duisburg-Meiderich (S) 32
 Dütthe (S) 57

 Elbeu 146
 Elisabethfehn (S) 117, 120
 Elsfleth (S) 167, 195
 Emden 80, 83, 92, 98, 110
 Essen 33

 Fallersleben 143
 Farge 194
 Ferchland 258
 Finkenwerder 224
 Flaesheim (S) 24
 Freiburg 219
 Friedrichsfeld (S) 22
 Fuestrup 47

 Gandersum 93
 Geesthacht (S) 232
 Gelmer 47
 Gelsenkirchen (S) 34
 Genin 283
 Gieselau (S) 273
 Gleesen (S) 53, 63, 67
 Glückstadt 218, 219
 Gnevsdorf 250

 Gorleben 243
 Großensiel 199

 Hämerten 255, 256
 Haldensleben 144
 Hamburg 224, 225, 230, 231
 Hamm (S) 28
 Hanekenfähr (S) 53, 67
 Hannover 137, 138
 Harburg 225
 Haren (S) 56, 69
 Hasenbüren 193
 Havelberg 252
 Havelse 137
 Hemelingen 186
 Henrichenburg (S) 37, 40
 Herbrum (S) 74, 162
 Herne-Ost (S) 35
 Herrenwyk 286
 Hesselte (S) 52, 53
 Hildesheim 139
 Hilter (S) 57
 Hinzdorf 248
 Hitzacker 239
 Hohenwarthe 262
 Hollage (S) 128
 Holthausen 40, 54
 Hoopte 231
 Horneburg 222
 Hörstel 50, 126
 Hoya 180
 Hüntel (S) 56
 Hünxe (S) 23

 Idensen 135
 Intschede 185

 Jemgum 81
 Jerichow 257

 Kamperfehn 120
 Kehnert 260
 Kesselschleuse 83, 99,
 102, 110
 Kiel (S) 275
 Klietznick 257
 Krummesse (S) 277, 281

 Ladbergen 48
 Lahde 172

Ortsregister

- Landesbergen (S) 175, 176
Langwedel (S) 185
Lauenburg (S) 158, 234,
235, 277, 278
Leda-Sperrwerk 116
Leer (S) 77, 78, 116
Leine-Abstiegsschleuse 137
Lemwerder 192
Lenzen 244
Lesum (S) 193
Lingen 53, 54
Lintig (S) 205
Listrup (S) 63
Lübbecke 130
Lübeck 277, 283
Lüdinghausen 44
Lüneburg 156, 157
Lünen 28
- Magdeburg 264, 265
Marcardsmoor (S) 100, 105
Mariensiel (S) 100
Mehlbergen 178
Mehrum 140
Meppen (S) 55
Midlum 81
Minden (S) 133, 134, 171
Misburg 138
Mölln 277, 279
Münster (S) 46
- Neudorf (S) 106
Neudorfermoor (S) 106
Nesserland (S) 83, 85, 98
Niegripp 261, 262
Nienburg 177
Nordhorn 66
Nordenham 199
- Oberhausen (S) 32
Obersteinbeck 126
Ochtum (S) 193
Oldenburg (S) 164, 165
Oldersum (S) 80, 93, 111
Oortkaten 230
Osloß 150
Osnabrück 128
Osterhausen (S) 117, 120
Ostrhauderfehn (S) 117
Otterndorf (S) 207, 216
- Papenburg (S) 74, 75, 162
Parchau 260
Parey (S) 258, 259
Peine 141
Pente 128
Petershagen (S) 172, 173
Petkum 80, 92
Pogum 80
Polte 259
- Quitze 251
- Rahe (S) 98
Recke 127
Reekenfeld (S) 120
Remels (S) 106
Rendsburg 274
Rhauderfehn (S) 117
Rhede 74, 162
Rheine (S) 50, 65
Ringfurt 259
Rodde (S) 50
Rogätz 260, 261
Rothensee (S) 147, 263
Rünthe 29
Ruhrsleuse (S) 32
- Sachsenhagen 134
Salzbergen 64
Salzgitter 140
Sandau 253
Sandfurt 259
Sandstedt 197
Scharnebeck (S) 157
Schartau 261
Schelldorf 257
Schiffdorf (S) 204
Schlüsselburg (S) 174
Schlutup 286
Schmedehausen 48
Schmehausen 29
Schnackenburg 245
Schweringen 179
Seelze 136
Sehnde 139
Senden 45
Siebeneichen 278
Stade 221
Stickhausen 107, 117
Stolzenau 175
- Storkau 255
Strohauser Siel 198
Strohbrück (S) 275
Sülfeld (S) 143, 150
Surwold (S) 162
- Tangermünde 256
Tatenberg (S) 230
Termunterzijl (S) 87
Tespe 233
Thune 142
Timmel 111
Travemünde 287
- Uelzen (S) 154
Uentrop 29
Upschört (S) 100
- Varloh (S) 54
Vegeack 192, 193
Venhaus (S) 52
Verden 182
- Waltrop 27
Wanne-Eickel (S) 35
Wedel 223
Wedtlenstedt (S) 140
Weener (S) 77
Werries (S) 29
Wesel 22
Westrhauderfehn 117
Westerende 98
Wielthee 186
Wiesede (S) 101
Wiesens (S) 99
Wiesmoor 105
Wilhelmshaven (S) 101
Wischhafen 219
Wittenberge 248
Wittingen 152
Witzeeze (S) 277, 278
Wolfsburg 142
- Zerben 259
Zollenspieker 231