

DAVID EDWARDS-MAY

EUROPA

KARTE DER
WASSERSTRASSEN

EDITION MARITIM

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm 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.

© David Edwards-May 2001, 2006, 2008, 2013, 2015, 2017, 2021

Die englische Originalausgabe mit dem Titel *European Waterways Map and Directory* erschien 2021 bei Imray Laurie Norie & Wilson Ltd.

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.

Dieses Buch wurde zuvor unter der ISBN 978-3-667-10740-4 angeboten.

3., überarbeitete und aktualisierte Auflage

ISBN 978-3-667-11937-7

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen bei Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld;
die Veröffentlichung erfolgt unter dem Verlagslabel Edition Maritim.

Übersetzung aus dem Englischen von Livewords Maastricht, Ekkehard Mann, Anna-Marie Lensing
Lektorat: Christine Siedle

Karten: David Edwards-May (mit Ausnahme der offiziellen Dokumente der Europäischen Kommission, S. 6, und der UN-Wirtschaftskommission für Europa, S. 8–9)

Coverfoto: Travelpix Ltd/Getty Images

Titelrückseite: Michael Kneffel/Imago Images

Umschlaggestaltung: Felix Kempf, fx68.de

Layout: David Edwards-May

Druck: Drukkerij Hendrix, Puur

Printed in Belgium 2021

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

Danksagung	2
Vorwort von Karla Peijs	3
Einleitung	5
Politik der Europäischen Union	6
Internationales Übereinkommen	8
Historische Kanäle	9
Internationale Körperschaften	10
Auf großer Fahrt	11
Belgien	12
Bosnien-Herzegowina	13
Bulgarien	13
Dänemark	13
Deutschland	14
Estland	19
Finnland	19
Frankreich	21
Griechenland	26
Großbritannien	26
Irland	31
Italien	33
Kroatien	37
Lettland	37
Litauen	38
Luxemburg	38
Moldawien	38
Niederlande	39
Norwegen	41
Österreich	42
Polen	42
Portugal	44
Rumänien	45
Russland	46
Schweden	48
Schweiz	50
Serbien	51
Slowakei	53
Slowenien	54
Spanien	54
Tschechien	55
Ukraine	56
Ungarn	57
Weißrussland	58
Fehlende Verbindungen	58
Klassifizierung der Wasserstraßen	59

Danksagung

ICH DANKE DELIUS KLASING/EDITION MARITIM und der Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd, gegründet 1904, für die Übernahme der dritten deutschen Ausgabe und der sechsten englischen Ausgabe dieses Werks. Diese neue Ausgabe wurde zum wiederholten Mal durch Beiträge der Wasserstraßenbehörden und von Regierungsvertretern vieler Länder sowie der UNECE-Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt bereichert. Auch viele Mitglieder von Inland Waterways International – sowohl Körperschaften als auch Einzelpersonen – haben zur Aktualisierung beigetragen. Besonderer Dank gebührt Désirée Oen von der Einheit Binnenschifffahrt der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission.

Nachdem ich 2016 zum Präsidenten von Inland Waterways International gewählt wurde, fühle ich mich mit der Erstellung dieser Ausgabe den Mitgliedern noch mehr verpflichtet als schon zuvor und bedanke mich bei Ihnen allen für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

Wertvolle Beiträge lieferten zudem der Kanalhistoriker Mike Clarke, Edo Bricchetti, der italienische Experte für industrielles Erbe, Claudio Repossi (Navigli Lombardi), sowie unsere serbischen Korrespondenten Radomir Ječinac und Krsta Paškovic. Tomaš Kolařík, Redakteur beim tschechischen Förderverein Plavba

a vodni cesty o.p.s., war erneut eine ständige Quelle für Neuigkeiten über die Wasserstraßen nicht nur in Europa, sondern in der ganzen Welt. Das staatliche Wasserwirtschaftsunternehmen Vode Vojvodine hat Informationen aus Serbien, ViaDonau aus Österreich, Neil Edwards von der Inland Waterways Association aus dem Vereinigten Königreich und Catriona Hilliard von der IWAI aus Irland geliefert.

Google Earth ist nicht nur eine unerschöpfliche Informationsquelle, sondern hat auch die praktische Arbeit der Kartenherstellung revolutioniert. Eine wertvolle Quelle für Fotos war darüber hinaus Panoramio. Wir möchten gern die Arbeit aller Fotografen würdigen, deren Arbeiten in diese Ausgabe aufgenommen wurden und die als Rechteinhaber jeweils genannt werden.

Schließlich möchte ich sowohl Anna-Marie Lensing und Ron Theuns für die Übersetzung als auch Sigrun Künkele, Lucy Wilson und Antje Poeschmann für ihre sorgfältigen Korrekturen danken.

Ich bin gespannt auf Ihr Feedback, das ich gern per E-Mail über den Verlag entgegennehme.

DAVID EDWARDS-MAY, GRENOBLE, DEZEMBER 2020



Eröffnung der Schleuse Hněvkovice an der Oberen Moldau 2017 © RVCČR

Umschlag:

Vorderseite: Fahrt auf einem baumgesäumten Kanal bei Carcassonne

Rückseite: Fahrt auf dem Canal de Jonction, einem Verbindungskanal zwischen dem Canal du Midi und dem Canal de la Robine



Seit 1991 wurden bereits 205 km und 39 Schleusen des Flusses Lot restauriert. Darüber hinaus stehen noch 60 km und 20 Schleusen aus.

oberhalb der historischen Schiffbarkeitsgrenze. Zurzeit ist die Restaurierung über eine Gesamtlänge von 266 km von Nicole bis Port d'Agrès geplant. Die Schwierigkeiten bei den größeren Wasserkraftwerken – Fumel, Luzech, Cajarc und Montbrun – sind jedoch deutlich schwerwiegender als bei Castelmoron und Villeneuve, sodass die Vervollständigung der Route kurzfristig nicht vorgesehen ist.

Eines der Hindernisse für die Intensivierung des Bootsverkehrs auf dem Lot ist die schlechte Schiffbarkeit der Garonne auf dem 5 km langen Abschnitt unterhalb der Baïse-Mündung. Nach mehreren Jahren des Betriebs eines Schleppdienstes, der auch Charterbooten zur Verfügung stand, zog das *Département* den Dienst zurück, und der Zugang zum Lot ist auf kurze Zeiträume im Frühjahr und Herbst beschränkt, wenn in der Garonne eine ausreichende Wassertiefe herrscht. Selbst dann hängt dies von der Bereitschaft des *Départements* ab, Personal zu entsenden, um die Schleusen von Saint-Léger an der Baïse und Nicole am Umleitungskanal oder Kanal von Lot zu bedienen.

Die **Baïse** wurde in den 1990er-Jahren auf einer Strecke von 61 km bis Valence-sur-Baïse und auf 5,50 km Länge bis zur Mündung des **Lez** komplett saniert, einschließlich einer restaurierten Schleuse, die den Zugang zum großen Yachthafen von Lattes, südlich von Montpellier, ermöglicht.

An der Westküste ist die **Charente** ein zunehmend populäres Fremdenverkehrsziel, wobei Routenverlängerungen oberhalb von Angoulême und durch den Charente-Seudre-Kanal zur Seudre möglich sind.

In der Bretagne wurde ein Abschnitt des **Canal de Nantes à Brest** oberhalb des Stausees von Guerlédan saniert. Er bleibt jedoch isoliert und wird hauptsächlich von einem Fahrgastschiff genutzt, während der Regionalrat der Bretagne Möglichkeiten zur Umgehung des Damms prüft. Seit Jahrzehnten kämpfte das Comité des Canaux Bretons für eine Gesamtansanierung, aber nach der Eigentumsübertragung aller Wasserstraßen an die Region Bretagne wurde das Comité einer Körperschaft der Region – Canaux de Bretagne – unterstellt. Die Guerlédan-Umgehung könnte ein Schrägaufzug auf Schienen werden.

In der **oberen Rhône** baute der Energieversorger Compagnie Nationale du Rhône (CNR) in den 1980er-Jahren zwischen Seyssel und Sault-Brénaz vier Wasserkraftwerke. Die zwischen Sault-Brénaz und dem See von Bourget gelegenen Kraftwerke sind jeweils mit 5-t-Schiffshebewerken ausgerüstet, die aber wegen der fehlenden Fahrverbindung von Lyon aus recht wenig genutzt wurden. Die

Schiffbarmachung der Abschnitte bei den Staudämmen hat dennoch den Bootstourismus angekurbelt, insbesondere im Abschnitt Belley, der den See von Bourget über die Schleuse Chanaz (die sich für den Verkehr als zu klein erweist) mit dem Canal de Savières verknüpft. Im Rahmen der erneuerten Konzession baut die CNR nicht nur Schleusen an den drei Stellen mit Hebewerken, sondern auch stromaufwärts bei Chautagne, sodass das Dorf Seyssel erreicht werden kann, wo ein Bürgermeister mit Weitblick schon 1996 einen Yachthafen bauen ließ. Die Schleusen erfordern eine Investition von rund 40 Mio. €. Bei den beiden oberen Kraftwerken (Chautagne und Belley) befinden sich zwei Schleusen, die über einen kleinen Teich in Verbindung stehen. Es steht noch der Bau der Schleusen bei Brégnier-Cordon und Sault-Brénaz aus (jeweils eine Einzelschleuse).

Die geplante Wiedereröffnung der Schleuse von Beaucaire am Ende des Canal du Rhône à Sète in Verbindung mit einer anderen Schleuse zur Umgehung des von der CNR gebauten Wehrs unterhalb von Beaucaire würde der Schifffahrt im Gebiet der unteren Rhône und der Camargue starken Auftrieb geben.

Schleusen Brens auf der oberen Rhône © CNR



Dieses Projekt würde eine attraktive Rundfahrt in Südfrankreich ermöglichen und außerdem die historische Bedeutung von Beaucaire als Anlaufhafen auf dem Weg zur Küste und zu den südfranzösischen Kanälen wiederbeleben. Einstweilen haben jedoch die zuständigen Behörden keine Mittel zur Finanzierung des Projekts.

Eine weitere wertvolle Ergänzung des Netzes bildet seit 2011 der **Canal de Roubaix**, ein kurzer grenzüberschreitender, im Wesentlichen städtischer Kanal zwischen der Deûle nördlich von Lille und dem belgischen Canal de l'Espierres, der mit der Schelde verbunden ist. Die Gesamtsanierung erfolgte in zwei Phasen, 1999–2002 und 2005–2008. Die Letztere fand im Rahmen des EU-INTER-REG-Projekts „Blue Links“ statt und kostete rund 45 Mio. €.

Nordfrankreich unternimmt erhebliche Anstrengungen, mit seinem 680 km langen Fluss- und Kanalnetz Bootsfahrer anzuziehen, leidet aber immer noch am kurzsichtigen Umgang mit Schlüsselstellen beim Bau der Großschiffahrtsstraße Dünkirchen-Schelde. Mehrere Städte wurden dadurch von diesem Netz ausgeschlossen. Noch schlimmer ist die heutige Unterbrechung der durchgängigen Schifffahrt auf drei Schlüsselrouten: auf der **Unteren Scarpe**, wo eine Hebebrücke repariert und der Kanal insgesamt ausgebaut werden muss, auf dem **Canal de la Sambre à l'Oise**, wo die Kanalbrücke bei Vadencourt 2006 geschlossen werden musste, und auf dem stromaufwärtigen Abschnitt des **Canal de la Somme** zwischen Saint-Simon und dem Canal du Nord, der geräumt werden muss. Mit der Instandsetzung der maroden Strukturen in Vadencourt und Macquincourt wurde im Jahr 2020 begonnen, dabei entstanden Kosten von mehr als 10 Millionen Euro. Der Kanal wird voraussichtlich 2021 wieder geöffnet; um einen schiffbaren Tiefgang von 1,60 m zu ermöglichen, werden Baggerarbeiten durchgeführt werden.

Für Erholungszwecke ist nach dem Canal du Midi die meistgenutzte Wasserstraße Frankreichs der **Canal de la Marne au Rhin** durch die Vogesen mit dem Schrägaufzug Arzwiller, der 1968 freigegeben wurde. Die Route erlitt kürzlich durch das zweimalige Versagen des Aufzugs 2013 und 2014 einen dramatischen Rückschlag. Beide Betriebsstörungen führten zu einer mehrmonatigen Sperrung des Bauwerks. Die Beliebtheit dieser Strecke bei Bootsmietern und besonders bei deutschen und Schweizer Bootseignern rechtfertigt die Sanierung des **Canal du Rhône au Rhin** südlich von Straßburg, der unter Vermeidung des Rheins eine direkte Verbindung nach Colmar bieten kann. Die Arbeiten an der gesperrten, 23 km langen Strecke mit ihren elf Schleusen sollten 2009 beendet sein. Sie wurden aber eingestellt, weil die Region Elsass nicht bereit war, die jährlichen Wartungs- und Betriebskosten zu übernehmen. Das daraufhin entwickelte neue Konzept sah eine Investition von rund 16 Mio. € vor bzw. fast 20 Mio. € einschließlich der Automatisierung aller Schleusen. Das überarbeitete Projekt mit einer möglichst wirtschaftlichen Verwaltungsstruktur wurde in der Region Elsass präsentiert, aber von der neuen Region Grand Est und den betroffenen Gemeinderäten nicht aufgegriffen.

Viele sekundäre Wasserstraßen sind in ähnlicher Weise abhängig von der Finanzierung durch die lokalen Behörden – *départements* oder jetzt zunehmend die Bezirksräte oder *Communautés de Communes*, nach der jüngsten „Gebietsreform“, die die Zuständigkeiten der Départements verkleinerte und die Zahl der Regionen von 22 auf 13 reduzierte. Lokale Behörden übernehmen im Allgemeinen nur zögerlich Verantwortung für die Verwaltung und den Betrieb sensibler Infrastruktur.

Behörden



Voies Navigables de France
175 rue Ludovic Boutleux
CS 30820, 62408 Béthune Cedex
+33 3 21 63 24 24 vnf.fr



**Direction des Liaisons
européennes et de l'Innovation**
+33 3 21 68 83 63
seine-nord-europe.com
Pariser Büro
156 Rue du Faubourg-Saint-Denis,
75010 Paris
+33 1 44 89 65 00

Direction Territoriale Bassin de la Seine

2 quai de Grenelle, 75732 Paris Cedex 15
+33 1 40 58 29 99

Direction Territoriale Rhône-Saône

2, rue de la Quarantaine 69321 Lyon Cedex 05

Direction Territoriale Nord-Est

28 bd Albert 1er, C.O. 62, 54036 Nancy Cedex

Direction Territoriale Centre-Bourgogne

2, rue de Pâtis, BP 69, 58020 Nevers Cedex

Direction Territoriale Sud-Ouest

2 port Saint-Étienne, BP 7204, 31073 Toulouse Cedex 7

Direction Territoriale Strasbourg

25 rue de la Nuée Bleue, BP 30367, 67010 Strasbourg Cedex

Direction Territoriale Nord-Pas de Calais

37 rue du Plat, 59034 Lille Cedex

Société du Canal Seine-Nord Europe

23 place d'Armes
60200 Compiègne
canal-seine-nord-europe.fr

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Öffentliche Gesellschaft der Region Hauts-de-France mit den vier Départements Nord, Pas-de-Calais, Somme und Oise, verantwortlich für den Bau des neuen 107 km langen Kanals. Ihr Vorstand besteht aus Vertretern dieser Behörden, des Staates und der EU.

Conseil régional de Bretagne

Direction de la Mobilité et des Transports
Service des Voies Navigables
283, avenue du Général Patton
CS 21101, 35711 Rennes Cedex 7
+33 2 99 27 10 10 bretagne.fr

Für die Kanäle der Bretagne (seit 2010), ohne den Abschnitt des Canal de Nantes à Brest in Loire-Atlantique

Verbände

Association Seine-Moselle-Rhône

8 rue Saint Florentin, 75001 Paris
+33 (0)1 42 60 36 18 seine-moselle-rhone.asso.fr

Engagiert sich für die Großschiffahrtsstraße von der Seine zur Mosel und von der Mosel zur Saône/Rhône. Ihr Präsident ist André Rossinot, von 1983–2014 Bürgermeister von Nancy.

Comité des Armateurs Fluviaux

8 rue Saint-Florentin, 75001 Paris
+33 (0)1 42 60 36 18 caf.asso.fr

Escales Fluviales de Bretagne

1 rue Raoul Ponchon CS 46938, 35069 Rennes
+33 (0)2 23 47 02 09 canauxdebretagne.org

Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI)

Secrétariat, 16 rue du Couvent, 62990 Lebiez anpei.org

Fédération des Associations de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF-F)

Port des Champs Élysées, 75008 Paris adhf-f.org

Entente des Canaux du Centre France

1 place de l'Hôtel de Ville, 58000 Nevers ententedescanaux.org

GRIECHENLAND



Der Kanal von Korinth © DEM

DER 1881–1893 GEGRABENE KANAL VON KORINTH ist 6342 m lang und 8 m tief. Er erspart Schiffen auf der Strecke von Piräus zur Adria 320 km Umweg. Der Durchstich erreicht eine maximale Tiefe von 159 m bei einer Sohlenbreite (in Wasserspiegelhöhe) von 24,6 m. Die Grabung zerstörte weitgehend den historischen Diolkos, den Schiffs-karrenweg über den Isthmus, der viele Jahrhunderte – von 600 v.Chr. bis ins 9. Jahrhundert n.Chr. – genutzt wurde. Die Räder der Wagen liefen auf dem gepflasterten Fahrweg in Rillen. Auf ihnen wurden kleine Kriegsschiffe und leere Frachtschiffe transportiert.

Ein Ausbau des Kanals für geschätzte 500 Millionen Euro auf die anfangs anvisierte Breite von 44 m ist immer noch vorgesehen, jedoch beim gegenwärtigen Wirtschaftsklima ist eine baldige Inangriffnahme des Projekts unwahrscheinlich. Durch den Kanal fahren jährlich rund 15 000 Schiffe, die Gewinne einbringen. 2012 wurde die neue unabhängige öffentlich-rechtliche Gesellschaft Aedik gegründet, die den Kanal gegenwärtig betreibt.

Behörde Corinth Canal S.A. (A.E.D.I.K.)

88 Ippokratous st, 11472 Athens aedik.gr

GROSSBRITANNIEN



Gas-Street-Becken in Birmingham, Blick von der Worcester Bar © Oosoom

GEGEN ENDE DES 20. JAHRHUNDERTS begann für die britischen Binnenwasserstraßen eine neue Ära. Gesamtwirtschaftlich gesehen ist die Sport- und Freizeitschifffahrt

heute in ganz Europa ebenso wichtig wie der Güterverkehr, was insbesondere auf Großbritannien zutrifft, wo die gewerbliche Binnenschifffahrt auf die Flussmündungen und deren unmittelbares Hinterland beschränkt ist. Insbesondere der Nordosten des Landes besitzt ein Wasserstraßennetz, das (mehr oder weniger) dem Standard der europäischen Klasse I (300 t) entspricht.

Zum Verständnis der Struktur des auf der Karte dargestellten sehr dichten Wasserstraßennetzes und zur Erhellung des Zusammenhangs, in dem die erstaunlich zahlreichen Sanierungsprojekte zustande kamen, ist ein kurzer geschichtlicher Rückblick nützlich.

Der Großteil des Kanalsystems in England und Wales wurde zwischen 1760 und 1820 gebaut. Zuvor hatte sich durch den Ausbau von Flüssen bereits eine gewisse Schifffahrt entwickelt, sodass sich das Wasserstraßennetz ab der Mitte des 16. Jahrhunderts (1000 km) bis 1760 schon mehr als verdoppelte.

Der Beginn des Kanalzeitalters wird Francis Egerton zugeschrieben, der bei einer Reise durch Europa den 1681 eröffneten Canal du Midi besuchte. Er war davon derart beeindruckt, dass er – nachdem sein Vater schon 1737 den Wassertransport von seinen Bergwerken in Worsley aus vorgeschlagen hatte – anordnete, einen Kanal für den Kohlentransport zum Markt in Manchester anzulegen, der bald schon für den allgemeinen Verkehr erweitert wurde. Der Erfolg dieses Unternehmens, Bridgewater Canal, und der von Aire & Calder Navigation waren der zündende Funke für die Ausbreitung eines Kanalsystems, das einen Großteil des Landes überziehen sollte und bis heute weitgehend unversehrt überlebt hat.

Die Kanäle in England und Wales wurden von lokalen Privatunternehmern finanziert, um während der industriellen Revolution die starke Nachfrage nach kostengünstiger Beförderung zu decken. Manche Kanäle wurden extra breit mit 4,30 m weiten Schleusen gebaut, um Küstenschiffe aufnehmen zu können, andere – insbesondere in Mittelengland – hatten aus Kostengründen Schleusen kleinerer Abmessungen. Sie waren 21,50 m x 2,15 m groß und für die sogenannten Narrowboats bestimmt.

Um 1790 durchzogen die Kanäle die Midlands und verbanden die vier wichtigsten Flüsse Trent, Mersey, Themse und Severn. 1804 wurde die Bergkette der Penninen überwunden, 1810 der Avon bei Bristol mit der Themse verbunden. Das System wurde binnen 50 Jahren komplettiert, obwohl der Verkehr eher lokalen als landesweiten Charakter hatte.

Ab den 1930er-Jahren waren die Kanäle für den Gütertransport unwirtschaftlich. Viele überlebten in nutzbarem Zustand, wobei die Sport- und Freizeitschifffahrt nach und nach den Güterverkehr ablöste. Etwa ein Viertel der insgesamt 6600 km britischer Wasserstraßen wurde jedoch stillgelegt und wäre wohl ohne die engagierten Bürgerinitiativen (insbesondere unter der Flagge der 1946 gegründeten Inland Waterways Association) verschwunden, wie es im 19. Jahrhundert den amerikanischen Kanälen erging. Den Bürgerinitiativen gelang es, die Öffentlichkeit auf ihr Anliegen aufmerksam zu machen und den langen Weg zu beschreiten, der schließlich zur Sanierung vieler vormals aufgegebenen Kanäle führte. Ein Meilenstein in der langen „Pionierphase“ war die Wiedereröffnung des südlichen Stratford Canal sowie des Avon-Unterlaufs Mitte der 1960er-Jahre. In dieser bis in die 1980er-Jahre andauernden Phase bewiesen die Vorkämpfer langfristiger Projekte wie z.B. des Kennet & Avon Canal angesichts der unzureichenden öffentlichen

Mittel Geduld und Durchsetzungskraft. Die zweite Phase der im Nachhinein vielleicht mit „Freizeitrevolution“ auf den europäischen Wasserstraßen zu bezeichnenden Entwicklung begann etwa gleichzeitig in England, Irland und Frankreich Mitte der 1980er-Jahre, als die Sanierungsprojekte meist von den Gemeinden und Regionen in Partnerschaft mit den Wasser- und Schifffahrtsbehörden übernommen wurden, wodurch den privaten Initiativen ein Teil ihrer Mühe abgenommen wurde. Das Ergebnis war die Fertigstellung einer Reihe seit Langem anstehender Projekte wie des Kennet & Avon Canal (1995). Viele Projekte kamen jedoch vor allem aus Geldmangel nur langsam voran.

Ihre Befürworter wurden schließlich mit dem Eintritt in die dritte Phase belohnt, als die Entwicklung ab etwa 1998 entscheidenden Auftrieb mit der Finanzierung durch die Nationallotterie und das Millenniumprogramm erhielt. Die Bewertungskriterien und Prioritäten änderten sich, Machbarkeitsschwellen wurden neu festgesetzt und sogar die unwahrscheinlichsten Projekte konnten finanziert und realisiert werden. Zuvor unüberwindlich erscheinende Hindernisse wurden plötzlich ausgeräumt.

Dies zeigte sich bei der Restaurierung (2002/2003) des Huddersfield Narrow Canal (dem „unmöglichen Traum“), des Rochdale Canal durch die Penninen und des Forth & Clyde Canal durch die schottischen Lowlands. Das kühn konzipierte Schiffshebewerk Falkirk wurde zu einer der größten Touristenattraktionen Schottlands. Es hat zwei Gondeln (Tröge), die sich um eine waagerechte Achse parallel zur Fahrtrichtung drehen. Ähnlich anspruchsvoll war trotz der kurzen Strecke der neue, 2,30 km lange Liverpool Canal Link, eröffnet 2009, der den Leeds & Liverpool Canal über den Pier Head vor dem weltberühmten Three Graces zu den South Docks verlängerte. Die technische Meisterleistung wurde auf der WCC gewürdigt, die die IWA im Juni 2007 hier veranstaltete

Das Projekt mit den bedeutendsten Fortschritten vor Ort sind aktuell die Cotswold Canals, wo 2017 sechs Meilen restaurierter Wasserstraße durch S.K.H. Prinz Charles wiedereröffnet wurden und ein neuer Kanalabschnitt unter einem Kreisverkehr auf der Fernstraße A38 gebaut wird, finanziert durch einen Zuschuss der Highways Agency in Höhe von 4 Millionen Pfund. Eine Ankündigung der National Lottery zur Finanzierung der vollständigen Restaurierung der Stroudwater Navigation, um den bereits restaurierten Abschnitt mit dem Gloucester & Sharpness Canal zu verbinden, wurde noch vor Ende 2020 erwartet.

Weitere Wasserstraßen, die bedeutende Fortschritte machen, sind der Lichfield Canal, der Grantham Canal (zwei Schleusen wurden vor Kurzem mit Mitteln der National Lottery restauriert) und der Wey & Arun Canal, Londons „verlorener Weg zum Meer“, bei dem ebenfalls große Tiefbauprojekte weitgehend durch ehrenamtliche Arbeiter abgeschlossen wurden.

Zurzeit läuft die Planung für mehrstufige Restaurierungsarbeiten an vielen weiteren Projekten. Die durchgezogenen roten Linien auf der Karte entsprechen den in Arbeit befindlichen Vorhaben, obwohl sie kaum kurzfristig abgeschlossen werden können. Die Finanzierung ist prinzipiell schwierig und die aktuellen Wirtschaftsindikatoren weisen eher auf eine Verlangsamung ihrer Fertigstellung hin.

Bei den orange gestrichelten Linien geht es um langfristige Vorhaben, bei denen noch nicht oder nur auf kleinen Abschnitten mit den Arbeiten begonnen wurde. Ein

Bericht aus dem Jahre 2001 nennt nicht weniger als 100 Vorhaben. Je nach Finanzierungsmöglichkeiten und Partnerschaftsverträgen werden sich im Laufe der Zeit unweigerlich die Prioritäten verändern und die Fortschritte unterschiedlich ausfallen.

Für kontinentale Bootseigner ist die Bedeutung all dieser Entwicklungen – wie in der Einleitung angedeutet – aufgrund der Abmessungen des Wasserstraßennetzes von beschränktem Wert. Für die PIANC-Kategorie RB (Kajütboote von 9,50 m x 3 m, mit 1 m Tiefgang und 2,75 m Durchfahrthöhe) bieten die engen englischen Kanäle nur eine begrenzte Breite von 2,15 m sowie eine Tauchtiefe von lediglich 0,70 m, während die Durchfahrthöhe oft unter 1,80 m liegt. Ähnlich verhält es sich mit den sogenannten breiten Kanälen, die als PIANC-Kategorie RC eingezeichnet sind (15 m x 4 m, Tiefe 1,50 m und Durchfahrthöhe 3,50 m) und in vielen Fällen ihre ganze Breite (4,30 m) nur in der Theorie aufweisen, da sie für Narrowboat-Paare vorgesehen waren, die in den Schleusen aneinandergesekelt wurden, aber unterwegs zog das eine Boot das andere. Auch hier sind für viele Boote die verfügbare Tauchtiefe und die Durchfahrthöhe zu klein. Andere breite Wasserstraßen wie der Kennet & Avon und der Leeds & Liverpool Canal wurden mit breiteren Kähnen befahren und sind für Yachten zugänglich.

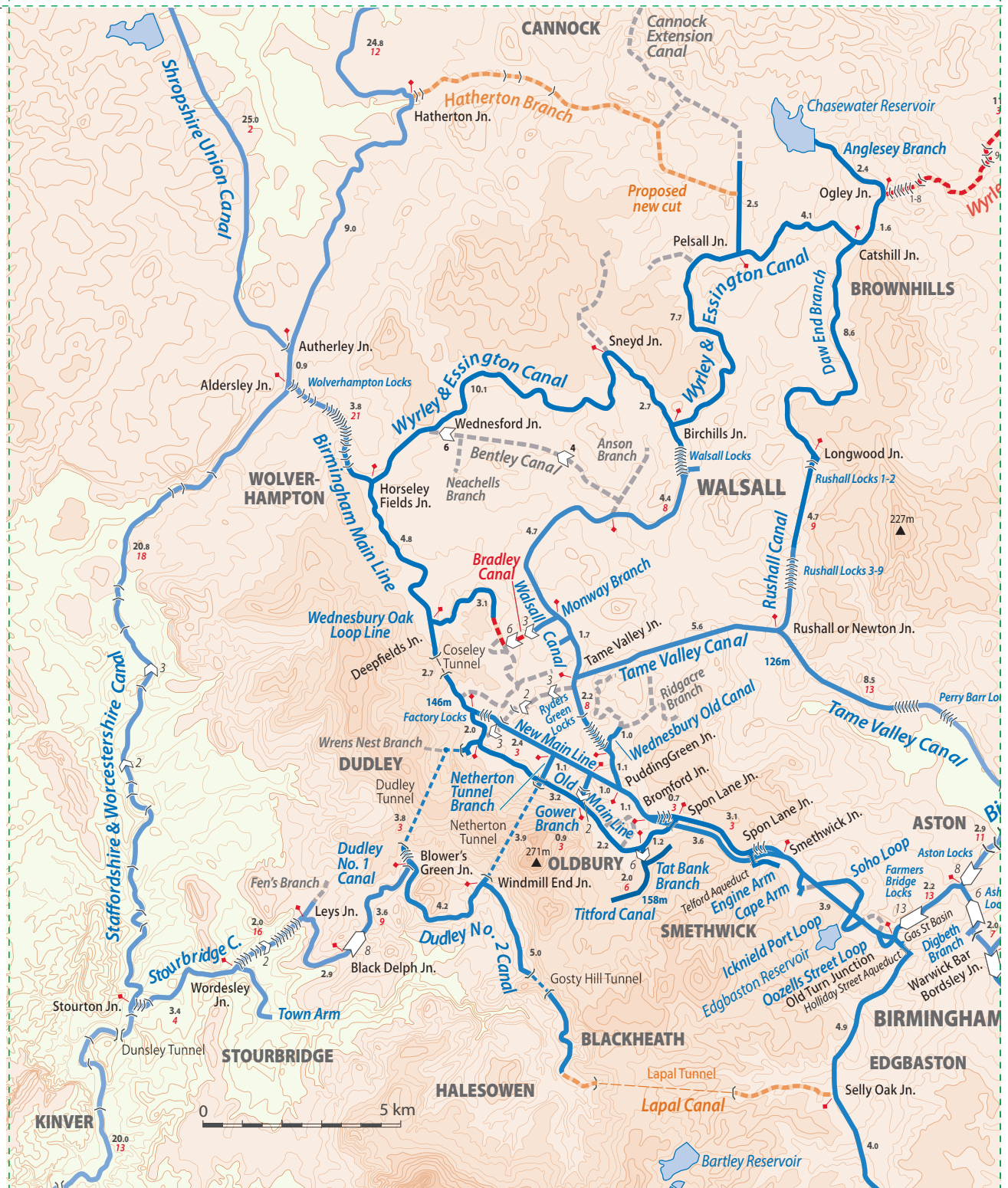
Die Längenbeschränkung auf den sogenannten breiten Wasserstraßen im Norden auf 17,50 m (daher die historische Bezeichnung „Shortboats“) stellt für die Sportboote keine wesentliche Einschränkung dar, außer für die beliebten Narrowboats, die oft die auf den schmalen Kanälen zulässige Höchstlänge haben.



Ehrgeizige langfristige Projekte zur Kanalrestaurierung werden von den Restaurierungsgesellschaften oder Trusts verfolgt, wie hier in Loxwood am Wey & Arun Canal, wo der Trust ein Besucherzentrum gebaut hat.

© WEY & ARUN CANAL TRUST

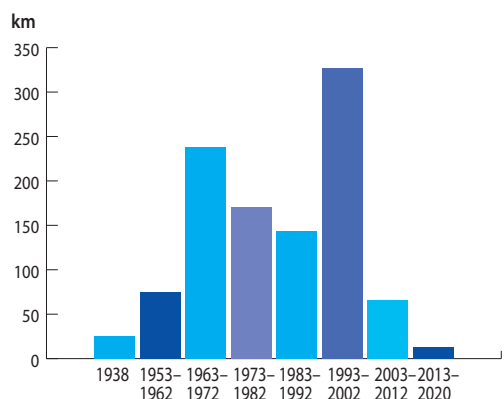
Diese kurze Zusammenfassung soll unterstreichen, dass das ganze Normierungskonzept in Großbritannien ständig Schwierigkeiten bereitet. Allerdings läuft zurzeit eine Diskussion über den möglichen Ausbau bestimmter strategischer Strecken, um auch größeren Booten die Durchfahrt durch das Netz von Süd nach Nord zu erlauben. Entsprechende Maßnahmen sind gegenwärtig beim Leicester Arm des Grand Union Canal eher unwahrscheinlich, hingegen werden sie bei der East-Anglian-Verbindung stark befürwortet. Unabhängig von der Realisierung derartiger Vorhaben dürften die Narrowboats, die für die moderne Freizeitschifffahrt konzipiert und gebaut werden, die idealen Fahrzeuge für eine Tour durch Großbritannien bleiben. Es gibt heute ungefähr 25.000 Narrowboat-Eigner, die damit einen ganzen Industrie-



zweig unterhalten (von insgesamt 34 000 Inhabern einer CRT-Genehmigung).

Durch die begrenzten Abmessungen der englischen und walisischen Kanäle kommt den schottischen mehrverbindenden Kanälen umso größere Bedeutung zu (siehe unten unter Schottland). In der jüngsten Vergangenheit (2013–2020) gab es nur zwei kleinere Erweiterungen, was die Folgen der seit 2008 aufgetretenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten unterstreicht.

Das nachstehende Diagramm zu den Wasserstraßen-sanierungen beruht auf Angaben der IWA und gibt eine interessante Übersicht über die Errungenschaften der letzten 60 Jahre. Es zeigt, dass die Investitionen ihren Höhepunkt erreichten, als die Regierung, die örtlichen Behörden und die Heritage Lottery gemeinsam Mittel für ehrgeizige Projekte bereitstellten.



Länge der wiederhergestellten Wasserstraßen seit der Sanierung der ersten 25 km des Great Ouse 1938, bezogen auf Zeitschnitte von zehn Jahren