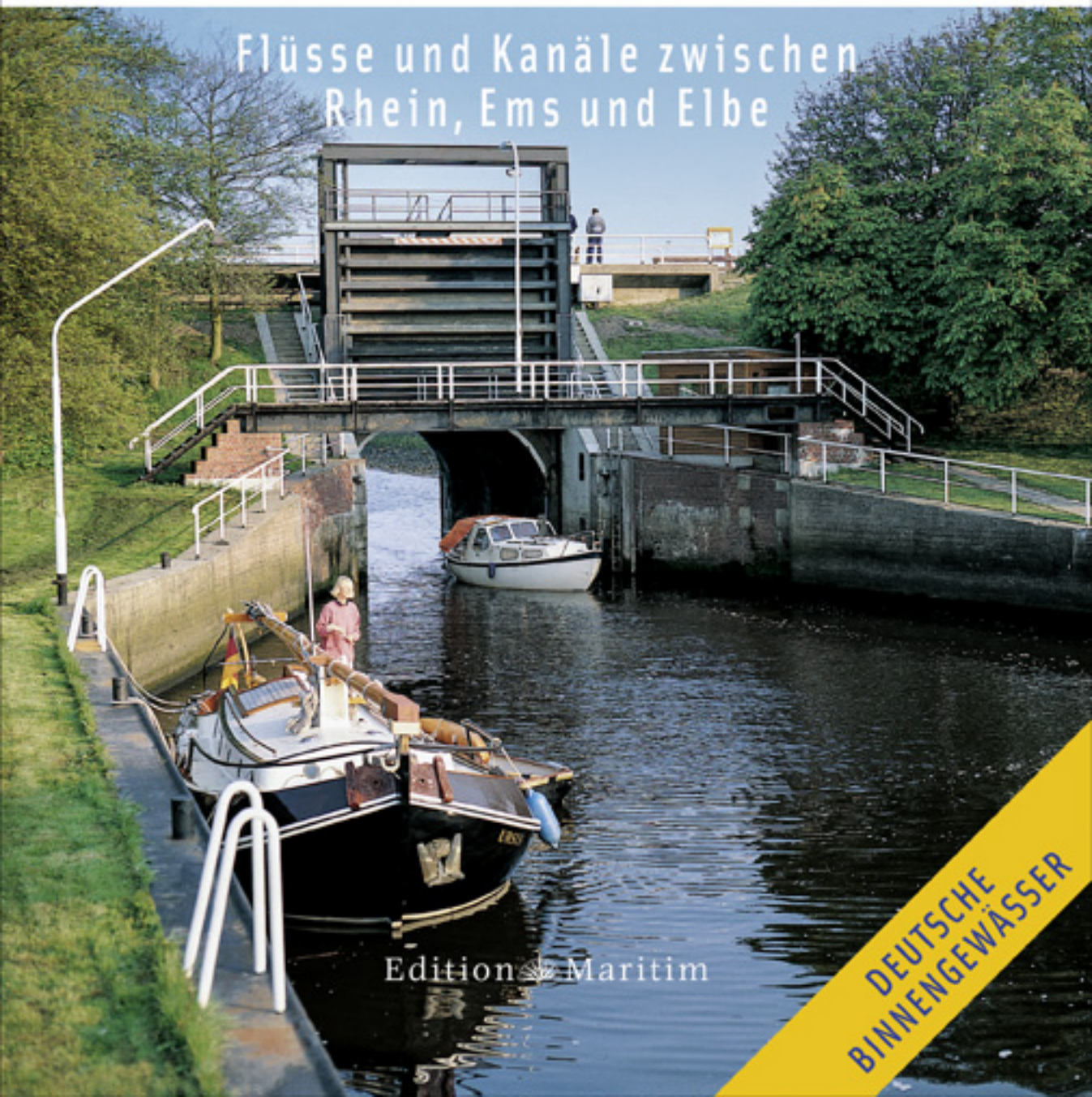


MANFRED FENZL

# Vom Rhein zur Nord- und Ostsee

Flüsse und Kanäle zwischen  
Rhein, Ems und Elbe



Edition  Maritim

DEUTSCHE  
BINNENGEWÄSSER

# INHALT

<b>Vorwort</b> .....	7	<b>Vom Rhein zur Elbe</b> .....	122
<b>Einleitung</b> .....	8	Der Mittellandkanal .....	123
Symbole in den Karten .....	17	<b>Das Wasserstraßenkreuz Minden</b> ....	132
<b>Vom Rhein zur Nordsee</b> .....	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	<b>Die Mittelweser von Minden</b> bis Bremen .....	169
<b>Die Kanalstufe Henrichenburg</b> .....	42	<b>Die Unterweser von Bremen</b> 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	<b>Die Elbe</b> .....	<b>208</b>
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	<b>Von der Elbe zur Ostsee</b> .....	<b>266</b>
<b>Das Revier zwischen Ems und Jade</b> 94		Der Nord-Ostsee-Kanal .....	267
Der Ems-Jade-Kanal .....	96	Der Elbe-Lübeck-Kanal .....	276
Von Emden zum Großen Meer .....	102	<b>Die Trave von Lübeck</b> bis Travemünde .....	284
Der Nordgeorgsfehnikanal .....	104	Ortsregister .....	288
Das Fehntjer Tief .....	108		
Das Leda- und Jümme-Revier .....	112		
Der Elisabethfehnikanal .....	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 nichts von amtlicher Seite – auch keine amtlichen Binnenschiffahrtskarten. Man geht davon aus, dass Binnenschiffer nur dann ein Patent erwerben können, wenn sie entsprechende Revierkenntnisse nachweisen, also aus Sicht der Behörden auch ohne Karten zurechtkommen.

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 Schiffahrt wichtigen Anlagen, Häfen und Schleusen sind so beschrieben, wie man sie im Sommer 2014 vorfinden wird.

Ich danke den Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltungen, 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 ([biwabukorr@web.de](mailto:biwabukorr@web.de)), es zukünftig zu aktualisieren.

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

Hamburg, im Juni 2014  
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) 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 bekneifen 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 festmachen. Die Leinen sollten nicht „aus der

Hand“ bedient, sondern immer an Deck belegt werden (Auge über die Klampe, dann um den Poller bzw. durch den Schleusenhasen, wieder zur Klampe an Deck und erst dann zur Hand). Nur so können Sie das Boot auch halten, wenn auf dem Schiff vor Ihnen beim Auslaufen „der Hebel auf den Tisch gelegt“ wird. Versuchen Sie niemals, das Boot mit der Hand oder dem Fuß abzuhalten. Dafür sollte ein Langfender mit einer griffigen Leine bereitliegen, den man bei Gefahr dazwischenhält. Was dann noch passiert, ist Sache der Versicherung.

### Schwimmpoller

Moderne Schleusen sind oft mit Schwimmpollern ausgerüstet. Das sind hohle Stahlzylinder mit aufgeschweißten Pollern, die, von Rollen geführt, in einer Nische der Schleusenwand mit dem Wasserstand in der Schleusenwand auf- und abgleiten. Schwimmpoller können sich verhaken. Deshalb müssen die Leinen etwas lose haben, während des Schleusens ständig beobachtet und ggf. etwas gefiert werden.

### Drempel und Stoßbalken

In allen Schleusenkammern sind am Oberhaupt und am Unterhaupt gelbe Farbmarkierungen angebracht. Sie bezeichnen den

Drempel und den Bereich des Stoßbalkens bzw. der Fangvorrichtung. Diese Bereiche müssen frei gehalten werden, sonst setzt sich das Heck bei fallendem Wasser auf den Drempel oder gerät bei steigendem Wasser unter die Fangvorrichtung!

### Leinen

Die auf Yachten üblichen Leinen sind nicht schwimmfähig und können in den Propeller geraten. Sie sind teuer, werden deshalb meist mit zu kleinem Durchmesser gekauft und sind aus demselben Grund häufig nicht in ausreichender Zahl und Länge an Bord. Zu dünne Leinen kann man unter Last nur schwer halten, und sie werden deshalb oft um das Handgelenk geschlungen. Das kann fatale Folgen haben: Gerät eine um das Handgelenk geschlungene Leine in den laufenden Propeller, so wird sie blitzschnell aufgewickelt. Was dann folgt ...

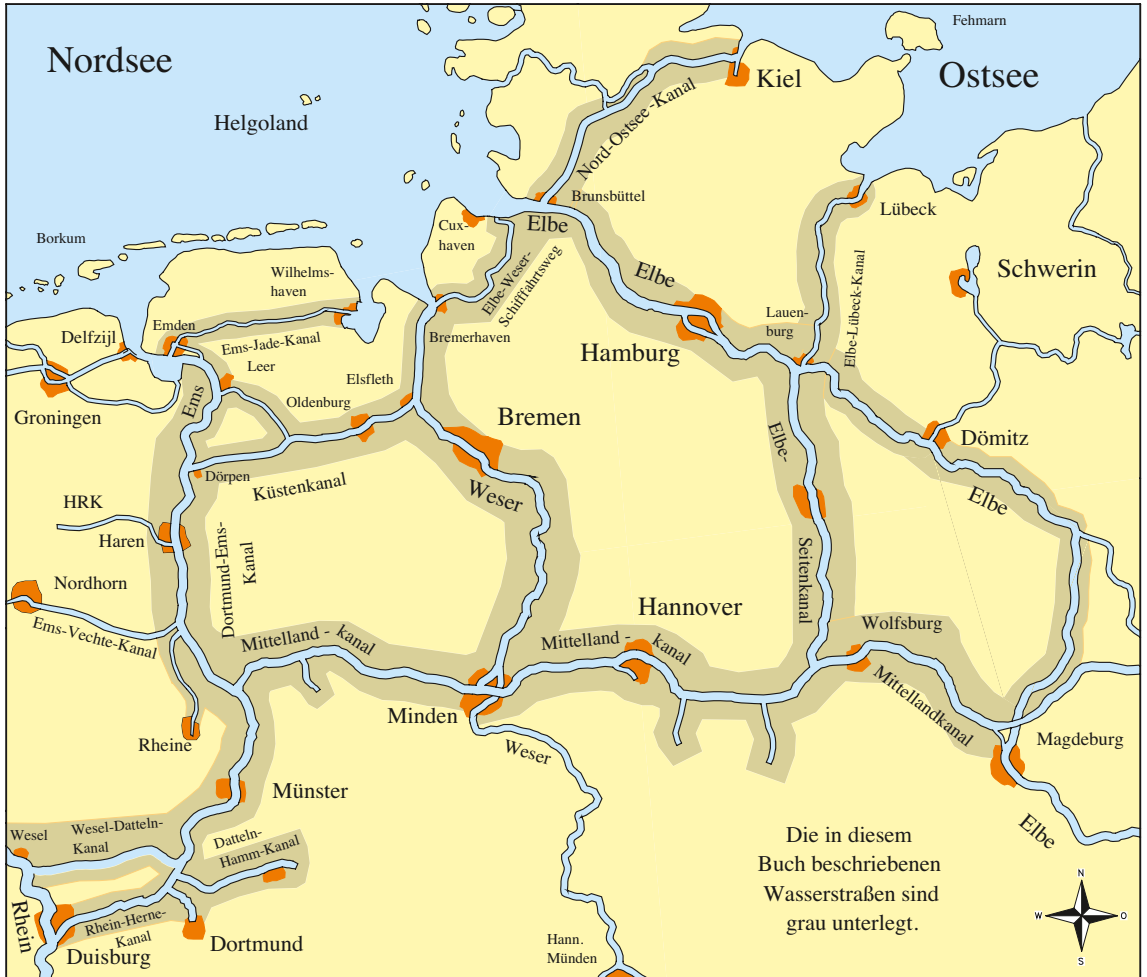
Ideal sind Leinen aus „Spleitex“. Sie sehen aus wie Naturhanf-Tauwerk und sind schwimmfähig, weich und lehnig, elastisch, leicht zu spleißen, beständig gegen UV-Strahlung und Chemikalien und sehr preiswert, sodass sich jeder vernünftige Leinen-Durchmesser und -Längen erlauben kann. Mit vier Leinen zu je 12 m und zwei Leinen zu je 25 m Länge bei einem Durchmesser

von 16–18 mm sowie einer Schleppleine von 18–20 mm und 40 m Länge ist man gut gerüstet. Falls auf Ihrem Vorschiff kein Mittelpoller vorhanden ist, muss die Schleppleine als Delta-Leine (ohne eingespleißte Augen) vorbereitet

**Vom Schraubenwasser des laufenden Propellers eines Binnenschiffs nach achtern auf den Drempel gedrückt. Vorbeugen: Spring nach achtern und die gelbe Drempel-Markierung beachten.**







# VOM RHEIN ZUR NORDSEE

Vom Rhein zur Nordsee, das scheint auf den ersten Blick eine lange und eintönige Kanalarreise 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-



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 Schleu-

senkammern zusätzliche Nischenpoller angebracht worden.

## **Gesetzliche Bestimmungen**

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 bis Sa 22.00, So u. Ftg, auch Ostern, 1. Mai und Pfingsten und 3. Oktober 06.00 bis 22.00 Uhr. An Sonnabenden vor diesen Tagen von 00.00 bis 22.00 Uhr. Weihnachten und Neujahr kein Betrieb.

## Berufsschifffahrt

Der Wesel-Datteln-Kanal wird von der Berufsschifffahrt 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.

## Sportschifffahrt

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.

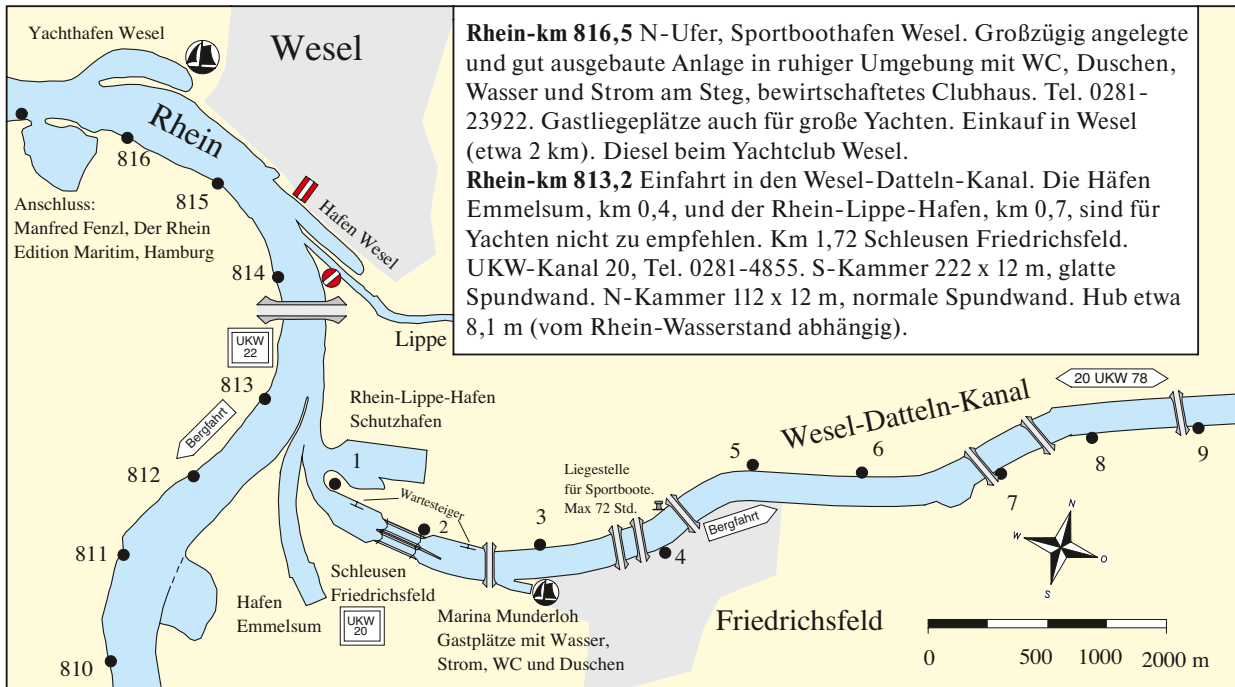
## Treibstoff

In Wesel (Rhein-km 816,5 im Yachtclub Wesel: Diesel nach tel. Voranmeldung unter 0170-3531863.

km 27,0 Hanse-Marina Dorsten: Diesel. Benzin: Keine Bootstankstelle für Benzin - nur von Land mittels Kanister.

## Proviand

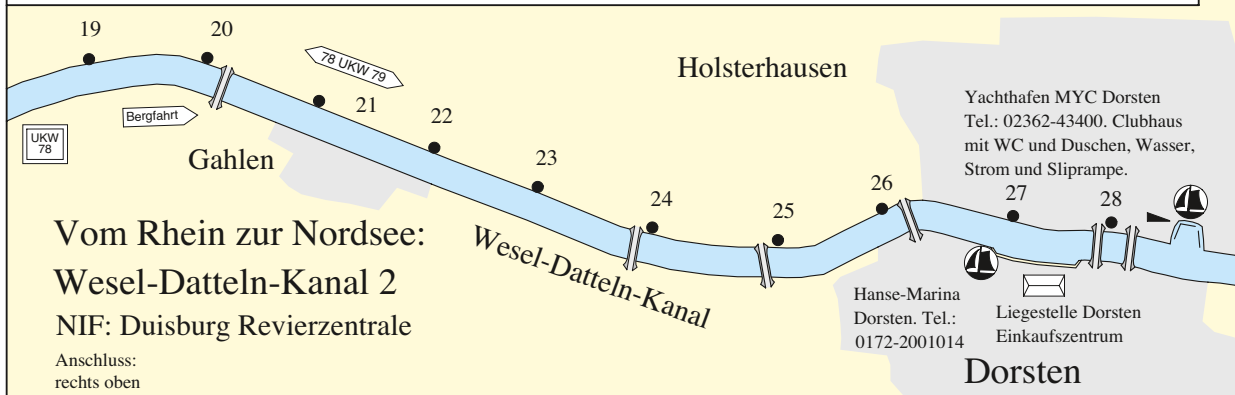
Das östliche Ende der Liegestelle Dorsten ist für Sportboote eingerichtet, von der man das Zentrum von Dorsten mit vielen Geschäften und Gaststätten gut erreicht, jedoch dem Schwell der durchfahrenen Berufsschiffe ausgesetzt ist.



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

**Km 27,0** Hanse-Marina Dorsten, Tel. 0171-9577066, [www.Hanse-Marina-Dorsten.de](http://www.Hanse-Marina-Dorsten.de). Wasser und Strom, WC, Duschen, Diesel, Kran bis 0,5 t, Hafencafé, Parkplätze.

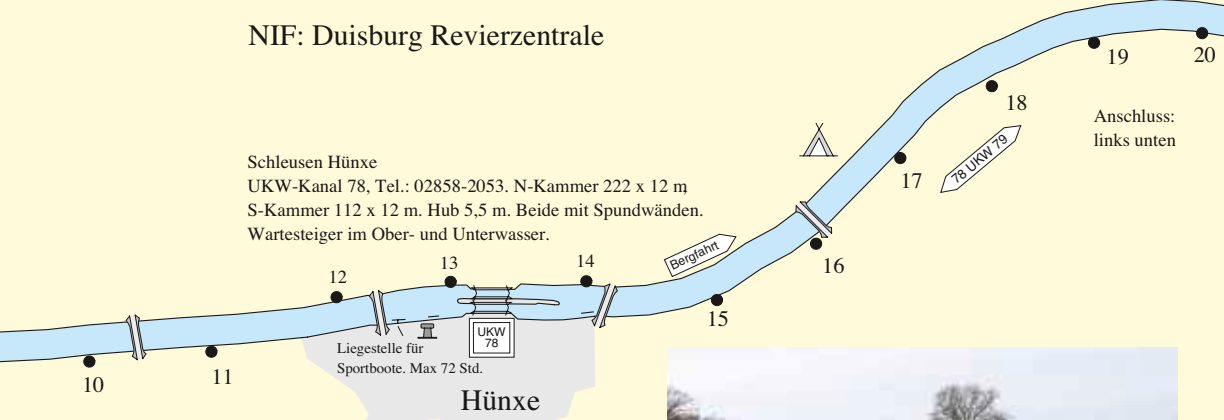
**Km 27,9** S-Ufer, Liegestelle Dorsten, wird von Berufsschifffahrt stark genutzt. Das östliche Ende (vor der Brücke) ist für Sportboote eingerichtet und mit verkleideten Spundwänden, mit Wasser- und Stromanschlüssen und einer Absaugstation für Fäkalien versehen. An der Liegestelle vor dem Einkaufszentrum ist Vorsicht geboten: Das Einkaufszentrum wurde abgerissen und wird neu gebaut. Dahinter liegt das Geschäftszentrum von Dorsten mit allen Geschäften und Gaststätten.



# Vom Rhein zur Nordsee: Wesel-Datteln-Kanal 1

NIF: Duisburg Revierzentrale

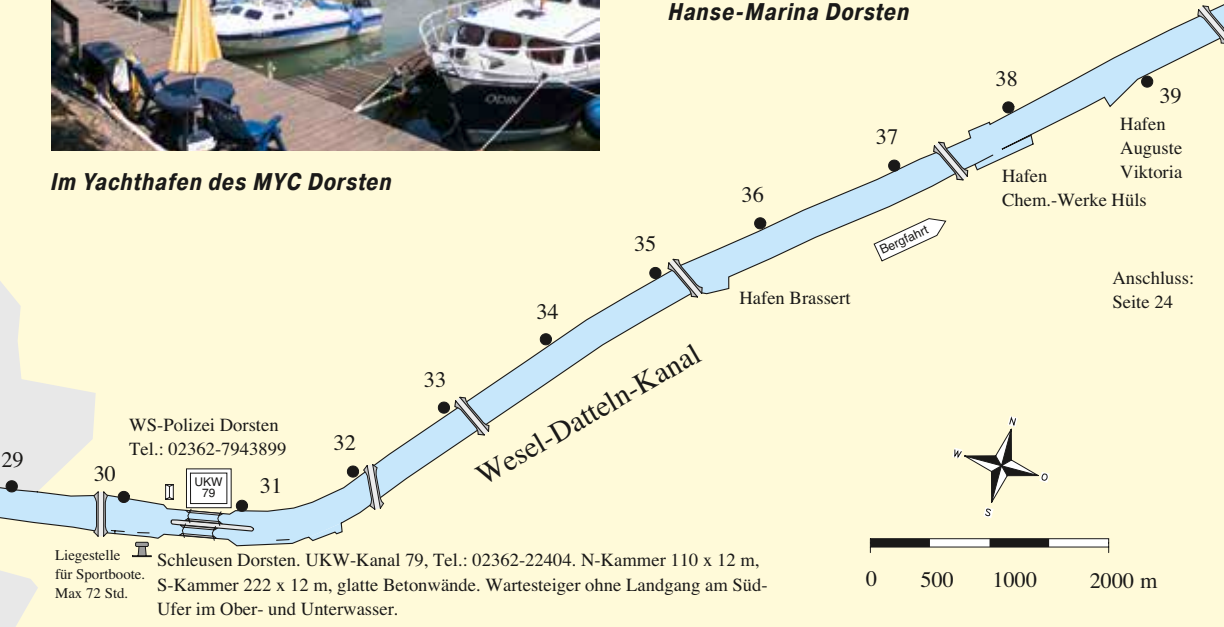
Schleusen Hünxe  
UKW-Kanal 78, Tel.: 02858-2053. N-Kammer 222 x 12 m  
S-Kammer 112 x 12 m. Hub 5,5 m. Beide mit Spundwänden.  
Wartesteiger im Ober- und Unterwasser.



Im Yachthafen des MYC Dorsten



Hanse-Marina Dorsten



WS-Polizei Dorsten  
Tel.: 02362-7943899

Liegestelle für Sportboote. Max 72 Std.  
Schleusen Dorsten. UKW-Kanal 79, Tel.: 02362-22404. N-Kammer 110 x 12 m,  
S-Kammer 222 x 12 m, glatte Betonwände. Wartesteiger ohne Landgang am Süd-  
Ufer im Ober- und Unterwasser.



## Die Elbe 2 Otterndorf bis Brunsbüttel

Zur sicheren Navigation ist der Sportbootkartensatz Nr. 3010 des BSH „Die Elbe von Cuxhaven bis Hamburg“ unbedingt erforderlich!

Die Streckenkarten in diesem Kapitel zeigen die Uferlinien der Elbe entsprechend dem MThw



Revierfunk:  
siehe Einleitungstext zum Kapitel „Die Elbe“.

Neufelder Hafen (fällt trocken).  
Erreichbar mit 1,5 m Tiefgang  
etwa 3 Std. vor HW.

### Neufelder Watt

(fällt trocken) -0.8

Elbe-Fahrwasser-Ausbau:  
Hinweis auf der Karte ELBE 1

-1.8

-1.5

### Neufelder Sand

(fällt trocken)

-1.6

-1.4

### Neufelder Watt

(fällt trocken)

1.2

Medemrinne

Medemgrund

Neufelder Reede 2  
FL.Y.4s

Neufelder Reede 4  
FL.Y.4s

Neufeld-Reede

Neufelder Reede 6  
FL.Y.4s

Neufelder Reede 8  
FL.Y.4s

54/Reede  
FL.R.4s

52/Reede  
Q.R.

53  
FL.G.4s

48/Reede  
Oc(2)R.9s

50/Reede  
FL.R.4s

51  
Q.G.

Oste  
GWG

49  
FL.G.4s

Elbe

Oste

Hullen

Otterndorf 3  
45/Otterndorf  
FL.G.4s

Otterndorfer Watt (fällt trocken)

Hadelner Außendeich

Anschluss:  
Seite 215

Otterndorf

Otterndorf 3

Watt

Medem

WT in der Medem bei NW ca. 0,8 m. Erst nach 1,5 Std nach NW befahren und loten!

Hafen Otterndorf  
(fällt teilweise trocken)

SVO

Restaurant

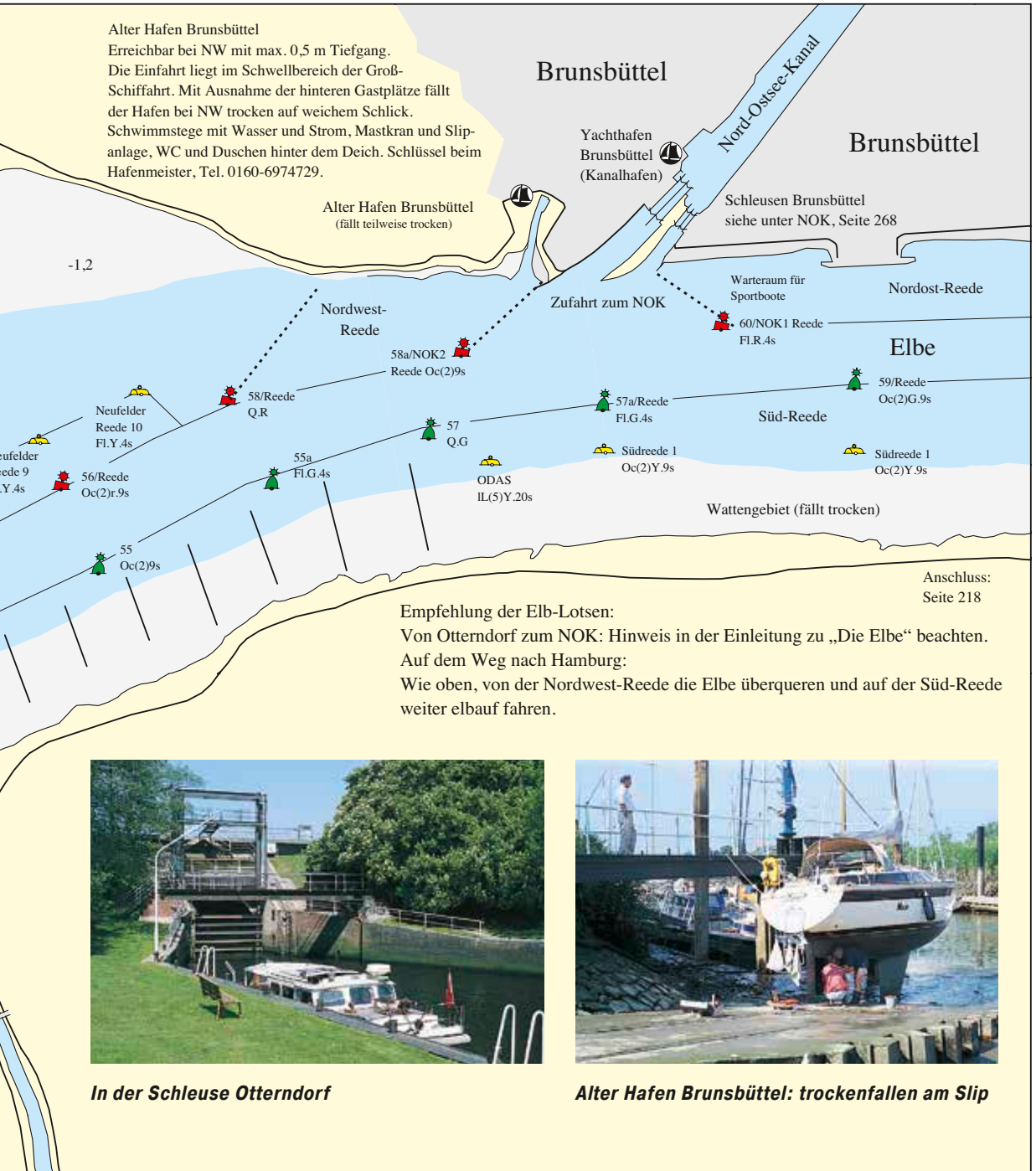
Yachthafen der SVO

Elbdeich

Schleuse Otterndorf

Die Oste ist von der Mündung bis Osten mit stehendem Mast, bis Bremervörde noch bis 4,8 m Höhe befahrbar. Das Oste-Sperrwerk (Klappbrücke) hört auf UKW-Kanal 69 Ruf: Oste-Sperrwerk.

Anschluss siehe unter Schifffahrtsweg Elbe-Weser, Seite 207



**In der Schleuse Otterndorf**



**Alter Hafen Brunsbüttel: trockenfallen am Slip**



**ORTSREGISTER**

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

- Abbenfleth 221  
 Abbesbüttel 142  
 Abser Siel 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  
 Barbel 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  
 Nesslerland (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  
 Reckenfeld (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  
 Ruhrschleuse (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  
 Strohrück (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  
 Vegesack 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  
 Wieltsee 186  
 Wiesede (S) 101  
 Wiesens (S) 99  
 Wiesmoor 105  
 Wilhelmshaven (S) 101  
 Wischhafen 219  
 Wittenberge 248  
 Wittingen 152  
 Witzeze (S) 277, 278  
 Wolfsburg 142
- Zerben 259  
 Zollenspieker 231