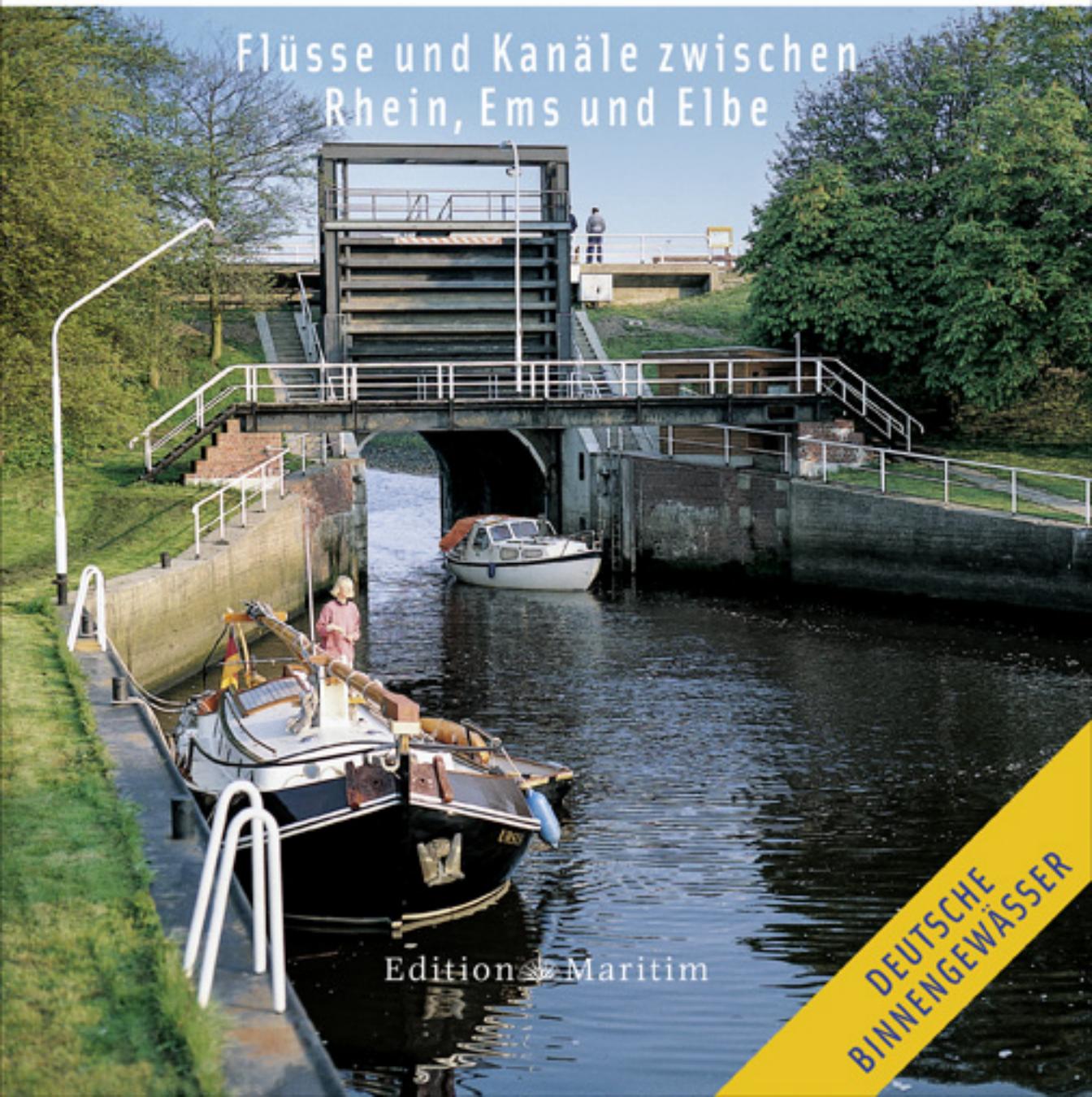


MANFRED FENZL

Vom Rhein zur Nord- und Ostsee

Flüsse und Kanäle zwischen
Rhein, Ems und Elbe



Edition  Maritim

DEUTSCHE
BINNENGEWÄSSER

INHALT

Vorwort	7	Vom Rhein zur Elbe	122
Einleitung	8	Der Mittellandkanal	123
Symbole in den Karten	17	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 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), 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 Schleusenammern 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 Vorschiß 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 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-



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.

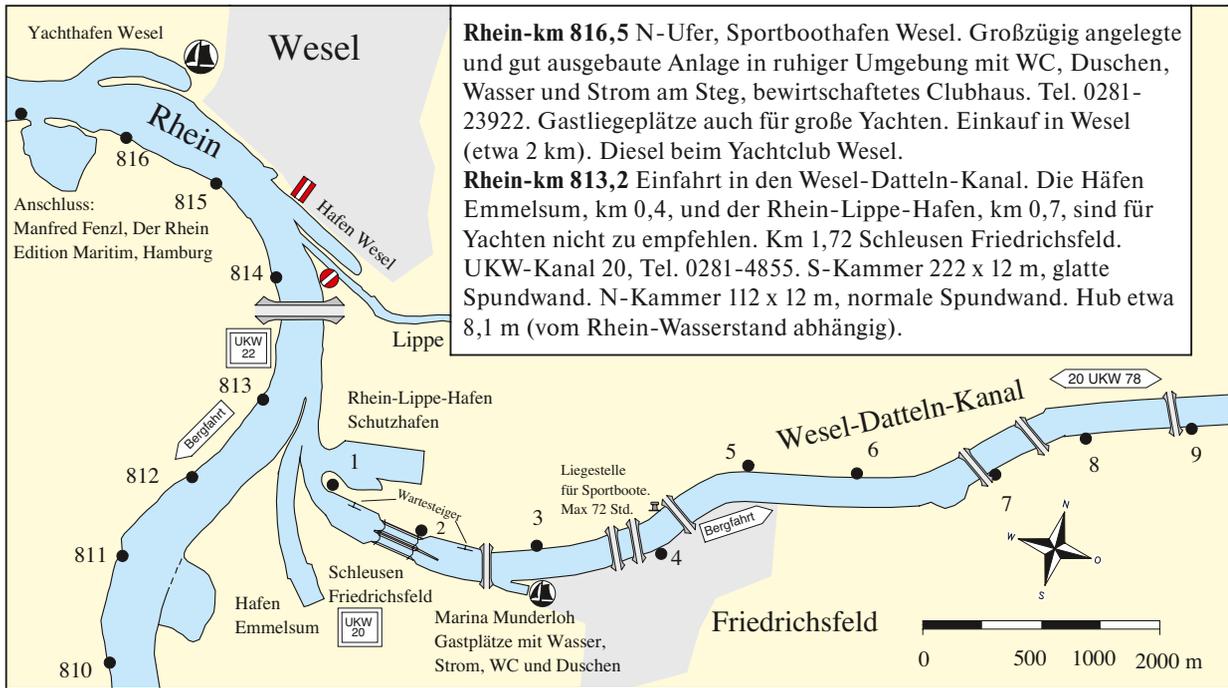
Treibstoff

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.

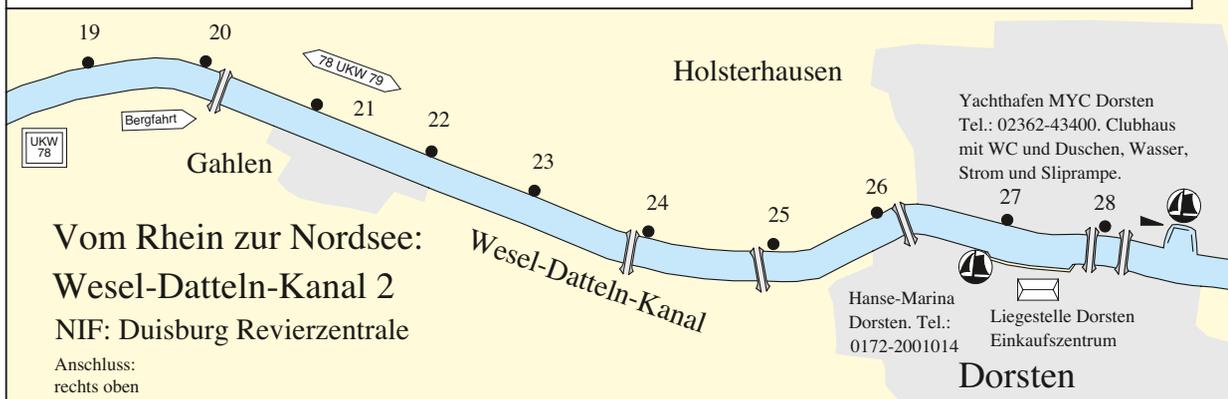


Km 2,6 Marina Munderloh. Tel. 0172-2021014. WC, Duschen, Wasser und Strom.

Km 27,0 Hanse-Marina Dorsten, Tel. 0171-9577066, www.Hanse-Marina-Dorsten.de. 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

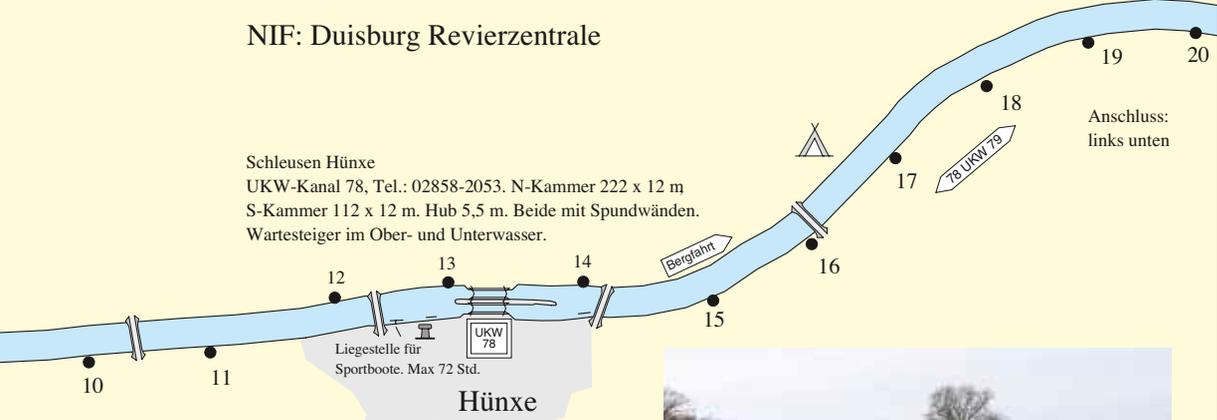
(vor der Brücke) ist für Sportboote eingerichtet und mit verkleideten Spundwänden, mit Wasser- und Stromanschlüssen und einer Absaugstation für Fäkalien versehen. An der Liegestelle vor dem Einkaufszentrum ist Vorsicht geboten: Das Einkaufszentrum wurde abgerissen und wird neu gebaut. Dahinter liegt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



Vom Rhein zur Nordsee: Wesel-Datteln-Kanal 1

NIF: Duisburg Revierzentrale

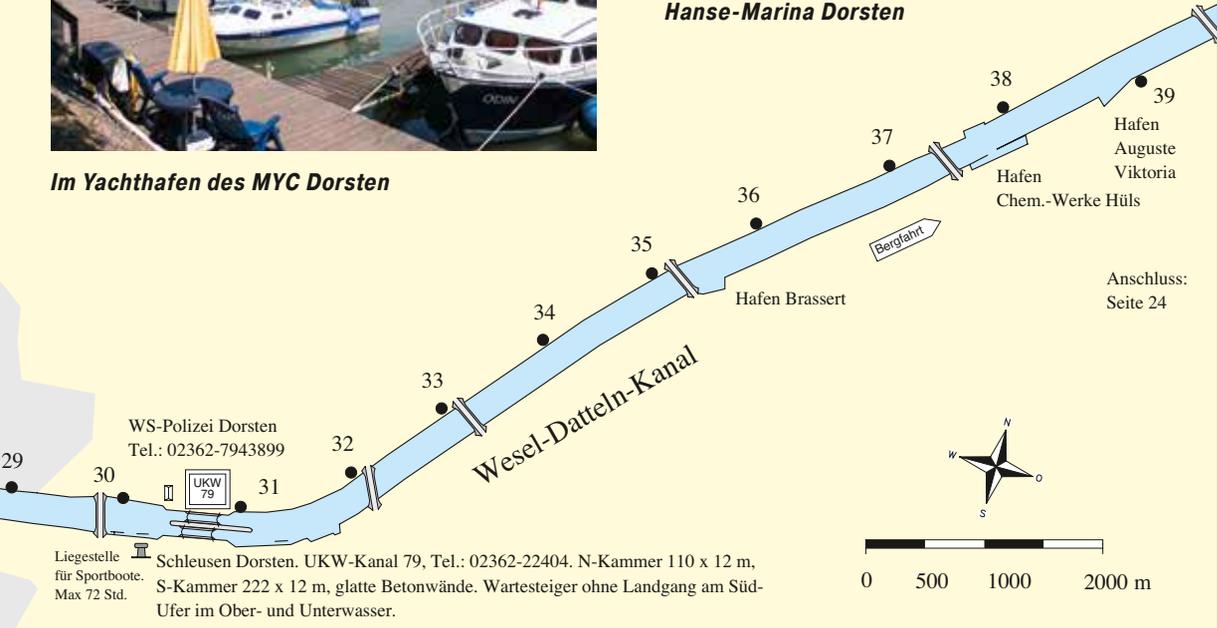
Schleusen Hünxe
UKW-Kanal 78, Tel.: 02858-2053. N-Kammer 222 x 12 m
S-Kammer 112 x 12 m. Hub 5,5 m. Beide mit Spundwänden.
Wartesteiger im Ober- und Unterwasser.



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.

50/Reede
FL.R.4s

49
FL.G.4s

Oste
GWG

51
Q.G.

53
FL.G.4s

46
FL.R.4s

Elbe

47
Oc(2)G.9s

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
 Lenz 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
 Mehbergen 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
 Rhaderfehn (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
 Schwering 179
 Seelze 136
 Sehnde 139
 Senden 45
 Siebeneichen 278
 Stade 221
 Stickhausen 107, 117
 Stolzenau 175
- Storkau 255
 Strohauser Siel 198
 Strohbück (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
 Wiertsee 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