



Zeitung: Binnenschifffahrt
Datum: 6 / 2005

Nach kontroversen Diskussionen am 1.6.1931 als Konkurrenz zur Eisenbahn dem Verkehr übergeben

Jährlich bis zu 21 Mio. t über Wesel-Datteln-Kanal

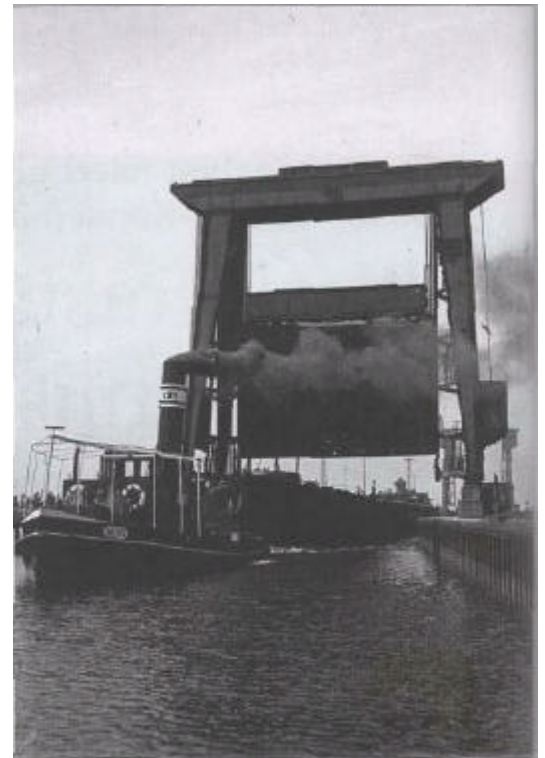
*Von Ernst Corinth
Wasser- und Schifffahrtsamt
Duisburg-Meiderich*

Nach 15-jähriger Bauzeit wurde der Probetrieb des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) am 2. Juni 1930 mit der Eröffnungsfahrt durch den Oberpräsidenten der Wasserbaudirektion Münster Gronowski sowie Vertretern von Industrie, Handel und Verkehr aufgenommen. Ein Jahr später, am 01. Juni 1931, wurde der WDK offiziell dem Verkehr übergeben.

Der Kanal hat heute als einer der verkehrsreichsten Schifffahrtskanäle im deutschen Wasserstraßennetz eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Der WDK ist im Gegensatz zum Rhein-Herne-Kanal (RHK)

durch den hohen Durchgangsverkehr geprägt, der 75 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Der Kanal bindet insbesondere das östliche Ruhrgebiet über den Rhein an die südliche Rheinschiene an. Zusammen mit dem Rhein-Herne-Kanal bildet er aber auch das Eingangstor zwischen dem Rhein und der Ost-West-Wasserstraßenverbindung über Hannover, Braunschweig, Magdeburg bis hin nach Berlin und weiter zur Oder.

Mit dem Hafen des Chemiepark Marl, dem Zechenhafen Auguste-Victoria/Blumenthal



Dampf Schlepper beim Verlassen der Schleuse Flaesheim



Eimerkettenbagger im Einsatz

und dem Hafen Brassert ist Marl in jüngster Zeit zur umschlagstärksten Kommune unter den Kanalnliegerkommunen des Ruhrgebietes aufgestiegen.

Industrialisierung zwingt zum Wasserstraßenbau

Um 1850 entwickelte sich die Industrie rasant. Gerade ins und aus dem Ruhrgebiet mussten immer mehr Güter transportiert werden. Kostengünstige Transportmöglichkeiten für Kohle,

Presse

Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich



Erze und andere Massengüter wurden gebraucht.

Der Ruf nach einer wirksamen Konkurrenz zu den Eisenbahnen wurde lauter; damit verbunden wurden Forderungen erhoben, einen Wasserweg zwischen Rhein, Ems, Weser und Elbe zu schaffen. Mit dem preußischen Gesetz „betreffend den Bau neuer Schifffahrtskanäle ... vom 9.7.1886“ wurde die Epoche der künstlichen Wasserstraßen im Westen Deutschlands eingeläutet. Auf dieser Grundlage wurde zunächst der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) von 1892 - 1999 gebaut. Nun konnte Kohle aus Ostwestfalen kostengünstig zum deutschen Seehafen Emden und Erz zur Verhüttung nach Dortmund verschifft werden. Im Gesetz wurde bereits zum Ausdruck gebracht, dass der DEK auch bestimmt sei, den Rhein mit der Ems, der mittleren und unteren Weser und Elbe zu verbinden.

Langes Ringen

Über die Anbindung des DEK an den Rhein wurde lange kontrovers von den unterschiedlichen Interessenten über unterschiedliche Trassen diskutiert. Nach mehreren Anläufen wurde mit dem preußischen Gesetz vom 1. April 1905 „betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen“ die Rhein-anbindung wie folgt festgeschrieben:

„die Herstellung eines Schifffahrtskanals vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder einem nördlich gelegenen Punkte bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne (Rhein-Herne-Kanal) einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von

Datteln nach Hamm ...“, und „die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum DEK bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt...“

Die Kanalisierung der Strecke von Wesel nach Datteln wurde also ausdrücklich als 2. Rheinanbindung ins Gesetz aufgenommen, da vorauszu-sehen war, dass der RHK alleine durch den stark steigenden Kohleabtransport im westlichen Ruhrgebiet schon bald an seine Kapazitätsgrenze stoßen würde. Der WDK sollte damit den zunehmenden Durchgangsverkehr aufnehmen, die Industrie Ostwestfalens an die Rheinschiene anbinden und schließlich für den nach Norden wandernden Bergbau Verlademöglichkeit bieten. Mit dem Kanalbau sollte deshalb ein Jahr nach Fertigstellung des RHK begonnen werden. Zur Wahrung der Parität von Eisenbahn und Schifffahrt wurde im Gesetz festgelegt, dass im Kanalgebiet ein staatliches Schleppmonopol eingerichtet wird und Befahrensabgaben erhoben werden. Damit nahm der Staat gezielt Einfluss auf die Frachtkosten, die wirtschaftliche Entwicklung und erschloss neue Einnahmequellen.

Planung des Wesel-Datteln-Kanals

Im Gesetz von 1905 war offen geblieben, ob die untere Lippe kanalisiert oder ein Seitenkanal südlich der Lippe angelegt werden sollte. Die Entscheidung fiel zu Gunsten des Seitenkanals, weil die Lippe bei Kanalisierung durch eine große Zahl von Stautufen, Flussverlegungen und Durchstichen grundlegend verändert worden wäre und

durch die vordringende Industrie eine hohe Verschmutzung des Flusses befürchtet wurde.

Bei der Planung des Kanals waren verschiedene Probleme zu berücksichtigen:

Auf der 60 km langen Kanaltrasse zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und dem Rhein bei Friedrichsfeld musste ein Höhenunterschied von 41 m überwunden werden. Der Topographie folgend wurde eine Einteilung in 5 Kanalhaltungen mit 6 Schleusen und Fallhöhen von 4 bis 9 m erforderlich. Die Schleuse Friedrichsfeld musste zudem für die Schwankungen des Rheines ausgelegt werden.

Um eine geradlinige Kanaltrasse zu erreichen, musste die Lippe in Bereich Dorsten verlegt werden. Die Kanaltrasse brachte eine empfindliche Störung der bisherigen Strukturen von Verkehr und Landwirtschaft mit sich. 39 Straßen- und Feldwegbrücken und 15 Überbauten von Eisenbahnbrücken mussten über den Kanal sowie 32 Bäche unter dem Kanal durch Düker geführt werden, um die vorhandene Infrastruktur zu gewährleisten.

1905 war man noch von 95 m Schleusenlänge ausgegangen. Dem RHK angepasst plante man 1909 mit 165 m langen und 10 m breiten Schleusen. Richtung weisend entschied man sich 1919 zum Bau je einer 225 m langen und 12 m breiten Schleuse, so dass ein Schleppzug bestehend aus Schlepper mit 2 Anhängen von 90 m Länge bzw. mit 3 Anhängen von 67 m Länge die Schleusen passieren konnte.

Auf den nordwärts schreitenden Bergbau musste Rücksicht genommen werden. Aus diesem Grunde erhielten die Schleusen

Presse

Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich



Hubtore, die auch bei Schiefstellung der Schleusenhäupter infolge Bergbau noch dicht schließen. Die großen Hubtorgerüste sind heute unverkennbares landschaftsprägendes Element.

Der Kanal selbst erhielt ein Muldenprofil mit 38,00 m Breite und einer Wassertiefe von 3,50 m. Hochwässer der Lippe durften den Wasserstand im Kanal nicht überschreiten, da sonst die Kanaldämme von außen aufgeweicht und die Dichtung des Kanals Schaden nehmen konnte. Für die Bauarbeiten war umfangreicher Grunderwerb erforderlich, wobei von vornherein der höhere Platzbedarf für spätere Bergsenkungen berücksichtigt wurde. 1914 waren die Planungsarbeiten für den Bau des WDK abgeschlossen.

Bau des Wesel-Datteln-Kanals

Trotz Kriegsbeginn wurden die Bauarbeiten wie geplant ein Jahr nach Fertigstellung des RHK noch 1915 pünktlich begonnen und während des gesamten Krieges - wenn auch beschränkt - fortgeführt. Nach dem Krieg liefen die Arbeiten als Notstandsarbeiten für die vielen Arbeitslosen schleppend weiter und wurden durch die Kämpfe mit den Aufständischen an der Ruhr 1919 und 1920 sowie durch die Ruhrbesetzung 1923 immer wieder unterbrochen. Erst nach Beendigung von Inflation und Wirtschafts-

krise wurden die regelmäßigen Arbeiten 1926 wieder aufgenommen. Die Arbeitsmethoden hatten seit der Vorkriegszeit Fortschritte gemacht. Für das Lösen des Erdreiches wurden neben Eimerkettenbaggern auch Löffelbagger (Schaufelinhalt 2,5 m³) eingesetzt. Die Gleise der Bagger konnten mit Gleisrückmaschinen dem Arbeitsfortschritt angepasst werden. Die für den Bodentransport auf Schienen laufenden Kippwagen besaßen automatische Kippvorrichtungen, so dass weniger Arbeiter eingesetzt werden konnten. Als Straßenbrücken wurden meist Halbparabelträger mit gleichmäßig gekrümmtem Obergurt und einer Spannweite von 54 m ausgeführt. Sie wurden so konstruiert, dass sie bei Eintreten der voraussehbaren Bergsenkungen leicht angehoben werden konnten. Die großen Massen der Schleusenhäupter und Kammerwandblöcke wurden aus Gussbeton hergestellt, was eine wesentliche Beschleunigung der Arbeiten ermöglichte. Auf Verkleidung der Kammerwände mit Klinkern oder Werksteinen wurde erstmals verzichtet. Auf Grund der schlechten Bodenverhältnisse wurden die Schleusenammern in Friedrichsfeld und Hünxe erstmalig von Spundwänden eingefasst. Die Toronstruktion und Antriebe wurden einheitlich für alle Schleusen gleich ausgerüstet.

Für Entwurf und Baudurchführung war die Kanalbau-

direktion Essen zuständig. Sie verlor am 31.03.1924 ihre Selbstständigkeit und ging an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen - Wasserbaudirektion - in Münster über, blieb aber als Kanalbauabteilung Essen bis 1930 bestehen. Als Ortsämter für den Bau des Kanals waren die Kanalbauämter Wesel, Dorsten und Datteln eingerichtet.

Transportvolumen steigt gewaltig

Nach Inbetriebnahme des Kanals am 2. Juni 1930 stieg das Transportvolumen bis 1939 kontinuierlich auf 5 Mio. t/anno an, stagnierte während des 2. Weltkrieges und kam zum Ende des Krieges mit schwerwiegenden Kriegseinwirkungen an den Schleusen und Sprengung aller Brücken durch die Wehrmacht zum Erliegen. Nach Wiederinbetriebnahme in 1946 wurde schon 1950 das Vorkriegsniveau wieder erreicht. Das Transportvolumen stieg weiter so stark, dass Mitte der 50er-Jahre die Leistungsfähigkeit der Schleusen erreicht war und der Bau der zweiten Schleusen erforderlich wurde.

Nach Inbetriebnahme dieser kleineren Schleusen (1964 - 1970) wurde 1980 ein Transportvolumen von 21 Mio. t/anno erreicht. Konjunkturbedingt schwankt der Güterstrom auf dem Kanal seit 1980 zwischen 16-21 Mio. t.

•

Presse

Wasser- und Schiffsamt
Duisburg-Meiderich



Plan Rhein-Weser-Elbe-Kanal mit Varianten im Ruhrgebiet