

# *Datteln - Hamm - Kanal*

## *Der Bau*



Alte Lippebrücke der Münsterstraße bei Hochwasser vor dem Bau des Datteln - Hamm - Kanals am 07. Februar 1909.



Blick von der Münsterstraße auf die Eisenbahnbrücke in Hamm bei Hochwasser am 07. Februar 1909



Blick von der Münsterstraßenbrücke nach Hamm - Osten bei Hochwasser am 07. Februar 1909

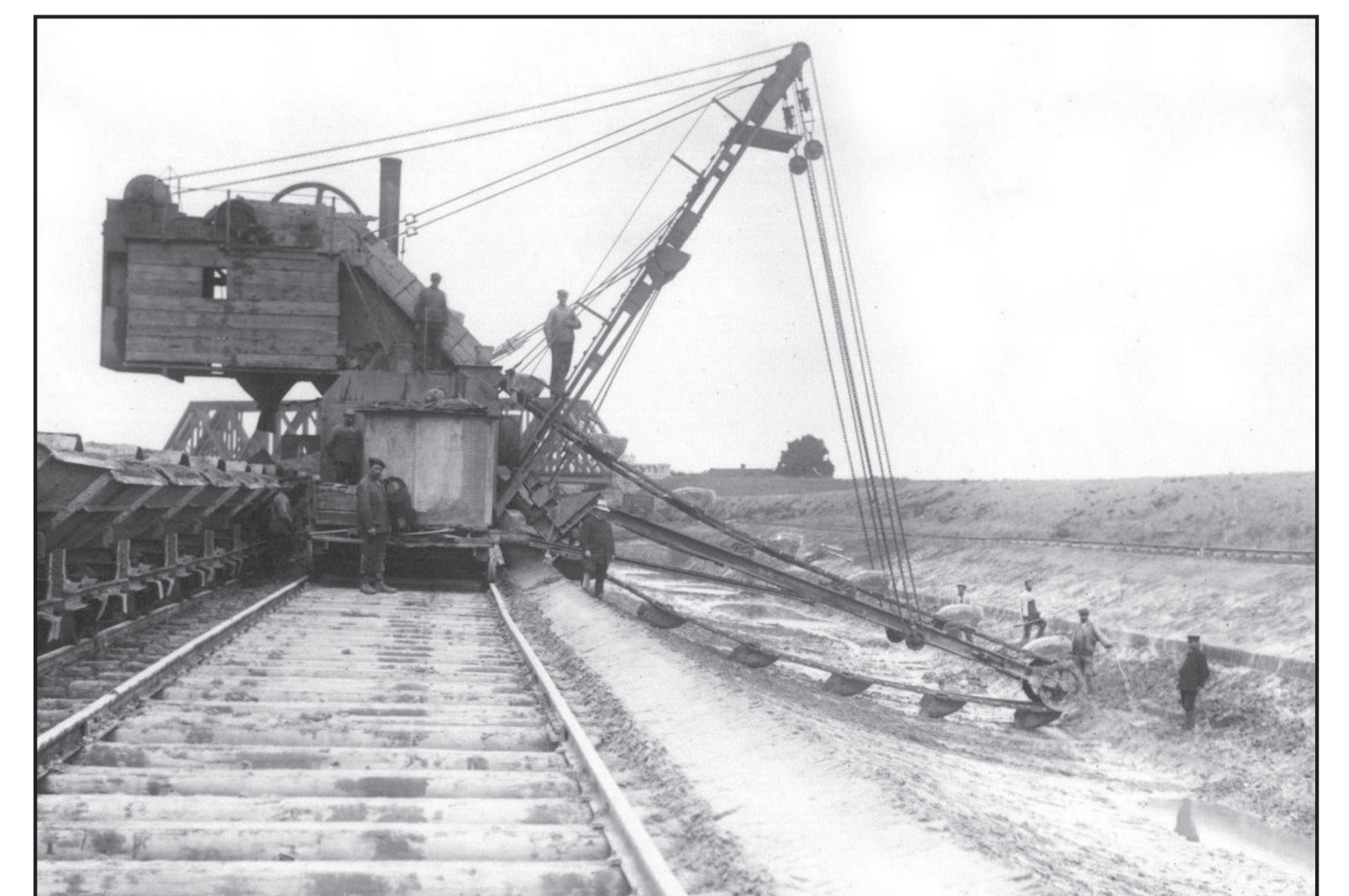
Am 17. Juli 1914 wurde der westliche Teil des Rhein - Hannover - Kanals, der Rhein - Herne - Kanal und der Datteln - Hamm - Kanal versuchsweise dem Betrieb übergeben. Bald darauf verkehrten die ersten Schiffe und dieser Verkehr hörte auch nicht auf, als schon nach 14 Tagen der 1. Weltkrieg ausbrach und zunächst das ganze wirtschaftliche Leben Deutschlands lahmzulegen drohte. Im Gegenteil leistete er, als zeitweise die Eisenbahnen ganz für Heereszwecke in Anspruch genommen wurden, der allmählich wieder erstarkenden gewerblichen Tätigkeit wesentliche Dienste, so daß bis Ende Januar 1915, also etwa in den ersten sechs Betriebsmonaten, rund 775 000 Tonnen Güter auf den Kanälen bewegt wurden. Der Monatsverkehr steigerte sich allmählich auf fast 200.000 Tonnen.



Waltroper Brücke DHK km 1,83 am 10. März 1911



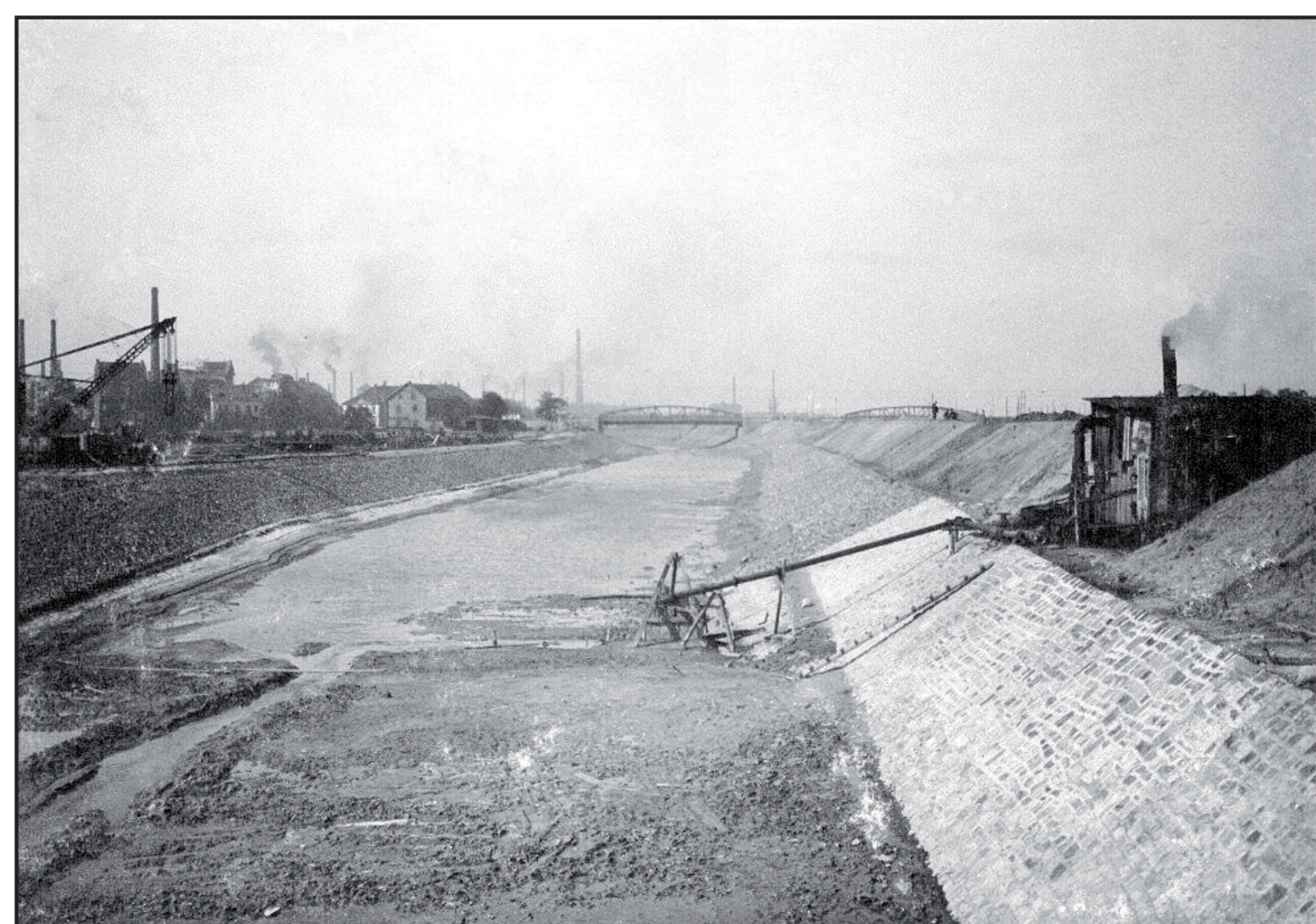
Erdarbeiten in Rünthe am 22. April 1912



Speziell für den Kanalbau entwickelter Löffelbagger bei Erdarbeiten ca. DHK km 6,00 am 21. August 1912



Neue und alte Münsterstraßenbrücke von Westen aus gesehen am 07. November 1912

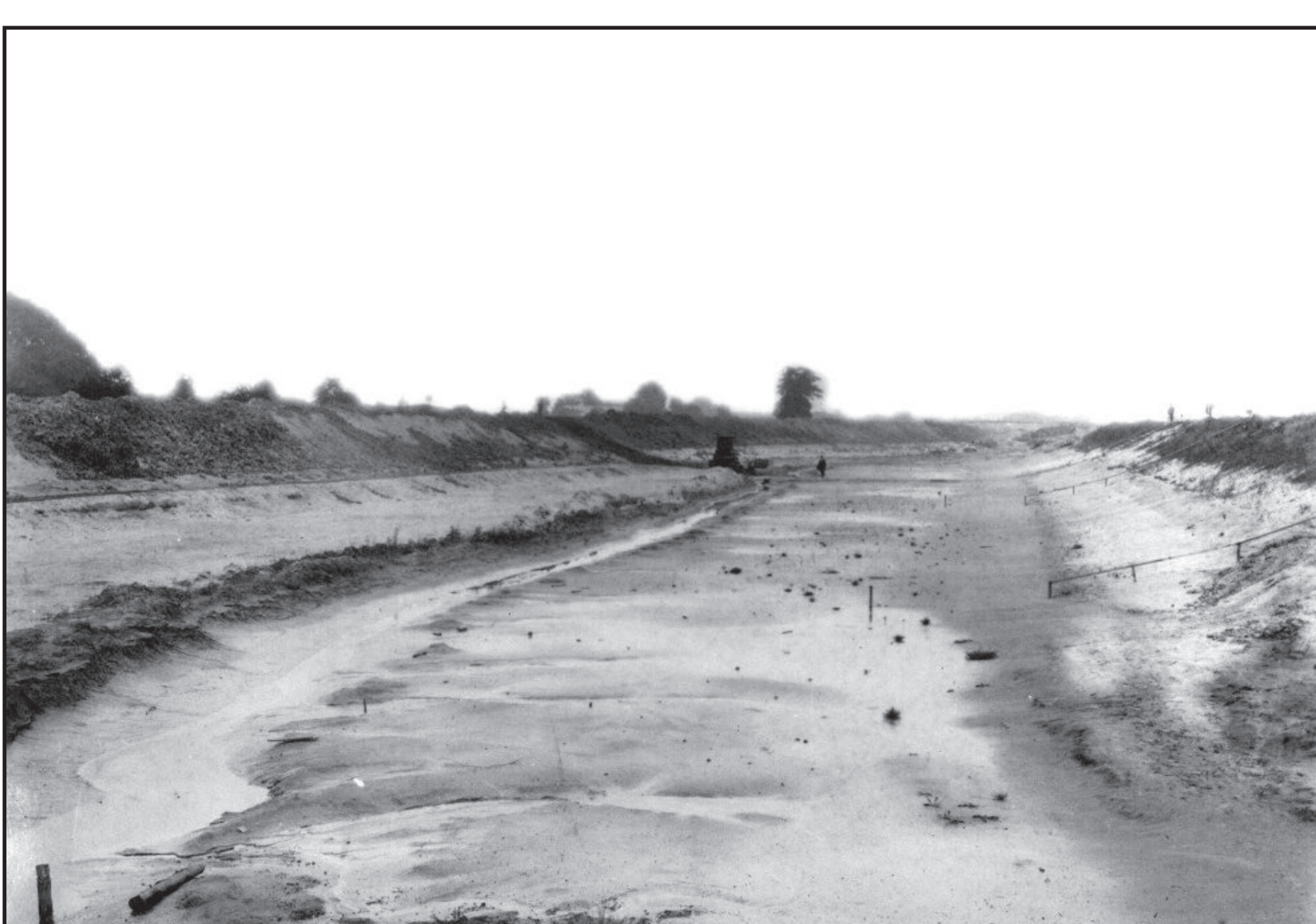


Kanalbett zwischen Schleuse Hamm und der Münsterstraßenbrücke am 09. Mai 1914



Der Hafen Hamm am 14. Mai 1914, zwei Monate vor Eröffnung des Datteln - Hamm - Kanals

Der Untergrund besteht größtenteils aus feinem Sand mit tonigen Beimischungen: darunter lagert Mergel. Nur an vereinzelten Stellen ist der Sand durch Lehmablagerungen unterbrochen. Der sandige Untergrund war als wasserdurchlässig anzusehen, Lehm und Mergel im allgemeinen als dicht. Stellenweise war der Mergel zerklüftet und infolgedessen ebenfalls wasserdurchlässig; hier musste also auch in Mergel gedichtet werden. Zur Feststellung, in welchem Umfange Dichtung erforderlich sei, sind die geologischen Verhältnisse des Kanalgebietes eingehend untersucht worden.



Kanalbett bei km 40,0 vor der Schleuse Werries die erst ab 1930 gebaut wurde. Aufnahme endstand am 23. August 1915



Montage der Eickhoffbrücke Aufnahme vom 23. August 1915



1930 begann der Bau der Schleuse Werries und endete mit der Eröffnung des 2. Teilstückes bis nach Schmehausen am 23. August 1933