

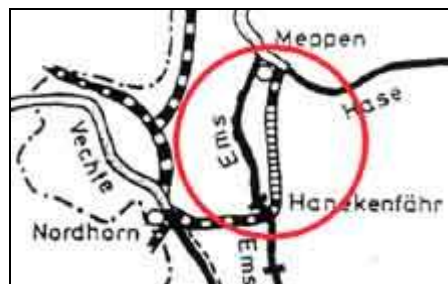
## De geschiedenis van het Dortmund-Ems-kanaal

Het DEK werd geboren uit de plannen van de vroege bisschoppen uit Münster die de economische betekenis van de rivier de Ems erkenden. Tussen de 15e en 18e eeuw werden er een aantal kleine kanalen gegraven om de verbindingen met Nederlandse wateren te maken.

Bisschop Clemens had plannen opgesteld voor een kanaal tussen Münster en Nordhorn waar de rivier de Vecht bevaarbaar was. In 1724 werd aan dit kanaal begonnen. In 1731, was alleen een stuk gereed tot Steinfurt en minder dan de helft van de totale afstand was nog maar bereikt. Later werd gedacht dat een groter kanalenplan beter zou zijn om een aansluiting van Nordrhein-Westfalen te maken naar de Noordzee. Dit zou de monding van de Rijn worden, (die in Nederland, werd gecontroleerd door Napoleontische troepen, waar de douane belastingen eiste voor goederen,) en belasting omzeilen. Echter, na de Rijnvaart Acte van 1831 dat de vrijheid van scheepvaart en de vrijstelling van de rechten geheven op de loutere daad van navigatie was toegestaan, de Pruisische autoriteiten de interesse verloren in een onafhankelijke verbinding met de Noordzee.

Verdere verbeteringen van bevaarbaarheids situatie op de rivier de Ems werden tussen 1824 en 1829. uitgevoerd door het Koninkrijk Hannover, Een 25km kanaal werd gebouwd, die een bestaand kanaal koppelde aan Hanekenfähr met Meppen (waar de Ems bevaarbaar was ).

De bouw van een spoorlijn tussen Münster en Emden in 1856 veroorzaakte een crisis. Door de lage kosten van het goederenvervoer per spoor nam veel verkeer in de kanalen af. Gelukkig voor de scheepvaart in de kanalen, was de ontwikkeling van de Ruhr kolenmijnen en het enorme aantal van de gelieerde bedrijven die de belangstelling kregen voor het vervoer van grote hoeveelheden goederen en grondstoffen met behulp van boten over het water.

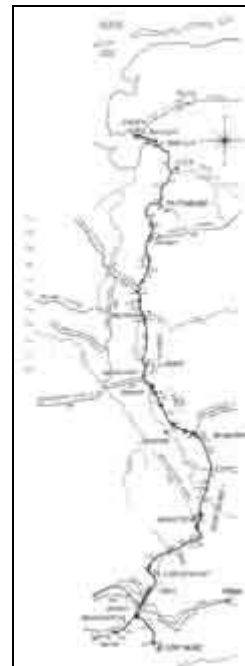


Diverse voorstellen werden weer naar voren gebracht, met de economische crisis veranderde de aandacht van de plannenmakers op een verbinding van de Ruhrgebeit (Ruhrgebied) naar de Noordzee. Een nieuwe noordelijke route heeft veel voordelen: het zou de markt uitbreiden voor Ruhrkolen, zo zouden de Ruhrmijnen beter kunnen concurreren met de goedkope Engelse steenkool en zou de haven van Wilhelmshaven als invoerhaven een onafhankelijke schakel zijn tussen het Ruhrgebied via het kanaal met de Noordzee waardoor de onbelemmerde invoer van Zweedse ijzererts mogelijk is.



Vanwege politiek geruzie en de oppositie van andere staal producerende gebieden in Duitsland, is de daadwerkelijke bouw van het Dortmund-Ems-kanaal niet begonnen in 1892, maar een volle tien jaar later, dan de plannen in eerste instantie werden afgekondigd.

De aanleg van het kanaal van de rivier de Ems naar Herne in het Westfaalse kolen-veld duurde zeven jaar en heeft 80 miljoen mark gekost. Op het hoogtepunt werkten er meer dan 4.000 werknemers, waaronder Nederlandse en Italiaanse specialisten (die goedwaren voor ongeveer 30% van het totaal aan medewerkers).



De grote meerderheid van de lokale bevolking zag in de hulp bij de aanleg van het kanaal, de kans om te ontsnappen aan de armoede van hun dagelijks leven. Veel mannen in deze tijd leefden in de onzekerheid van werk dat maar beschikbaar was voor een korte periode.



De nieuw aangelegde kanaal was 266km lang, de schepen passeerden 20 sluizen en, bij Henrichenburg, betrof het de bouw van de grootste scheepslift om schepen met behulp van deze lift het 14meter hoogteverschil te laten overbruggen van de rivier de Herne naar de Dortmund tak van het kanaal.



Op de 11 augustus 1899, opende Kaiser Wilhelm II het kanaal tijdens een ceremonie in Dortmund en kondigde een drukke komende tijd aan. Het DEK was de eerste van een reeks projecten en hij had besloten om het Mittellandkanaal te laten aanleggen van de Rijn tot de Weser en wel zo snel mogelijk.

Het zuidelijke deel van dit project werd in 1914 voltooid als het Rhein-Herne kanaal. Dit kanaal werd gekoppeld aan het DEK en de rivier de Rijn.



Door de ligging van het kanaal, soms boven het maaiveld was het kanaal in tijdens de Tweede Wereldoorlog het doelwit van beschietingen en bombardementen om de dijken te vernielen. Daardoor liep het kanaal over soms wel 10 km. tussen de sluizen leeg en lagen de schepen die ijzererts aanvoerden op het droge.



Na het tot stand komen van het kanaal tot heden is er steeds werk verricht om het kanaal te verbeteren. Dit heeft met het wegnemen van knelpunten en een aantal algemene verbredingen en verdiepingen van de waterweg geleid om het gebruik van schepen die ladingen tot 3.500 ton mogelijk te maken.

