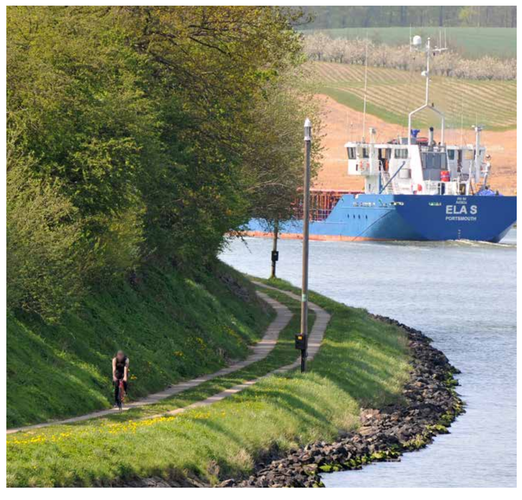
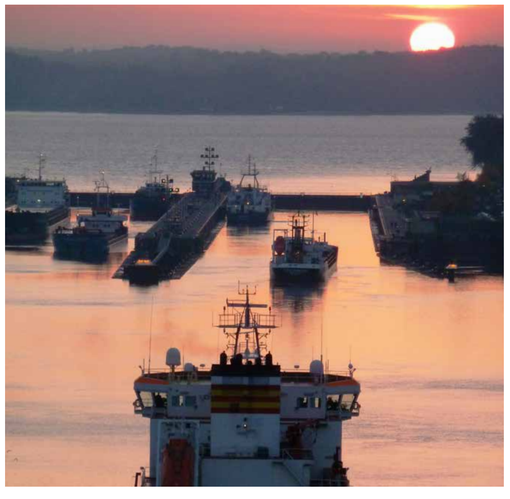
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

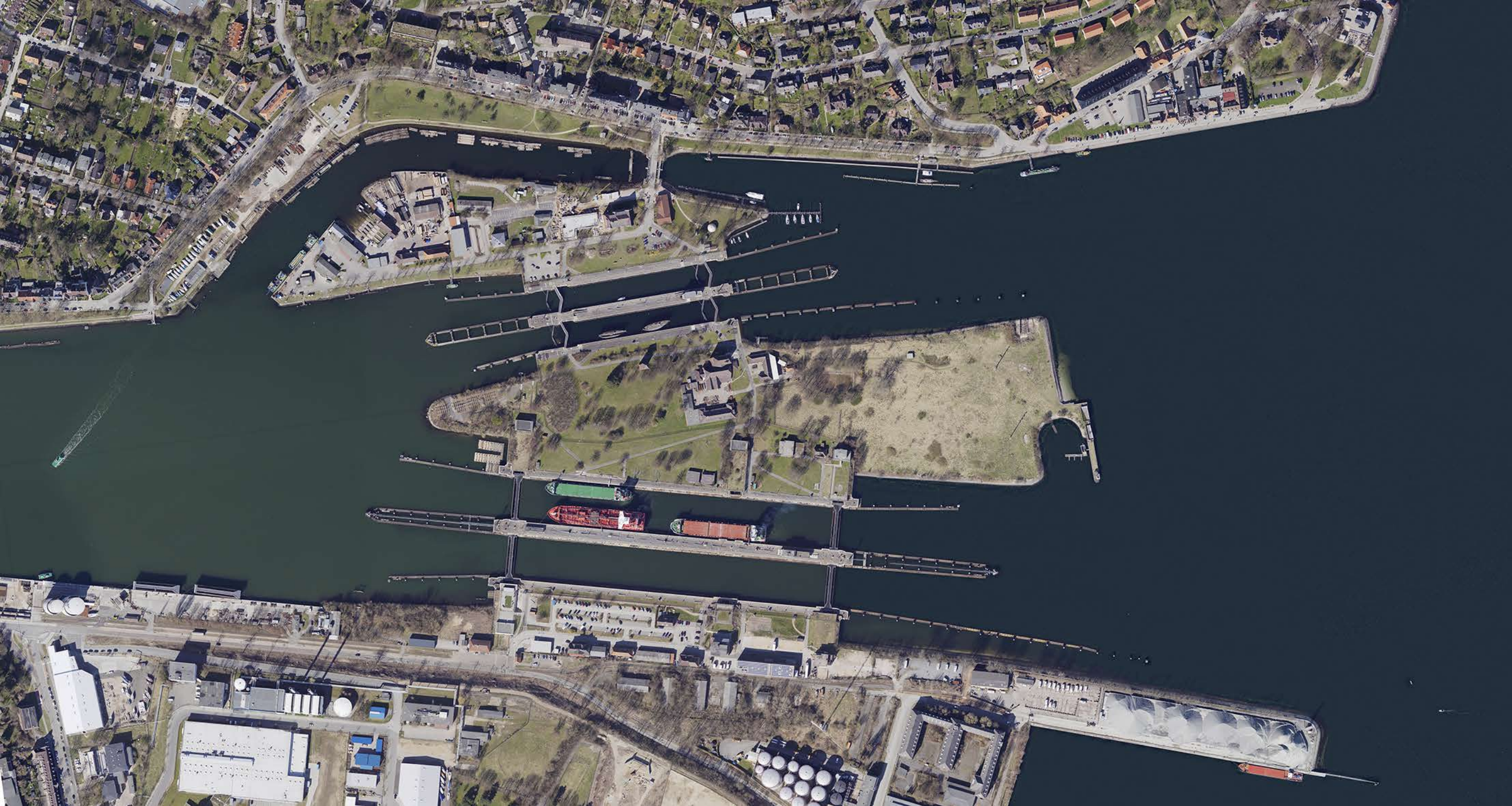
Herzlich willkommen
– der NOK ist immer einen Besuch wert!





Viele weitere Informationen zum Nord-Ostsee-Kanal finden Sie auf unserer Aussichtsplattform auf der Südseite des Kanals – siehe Info hier am Zaun!

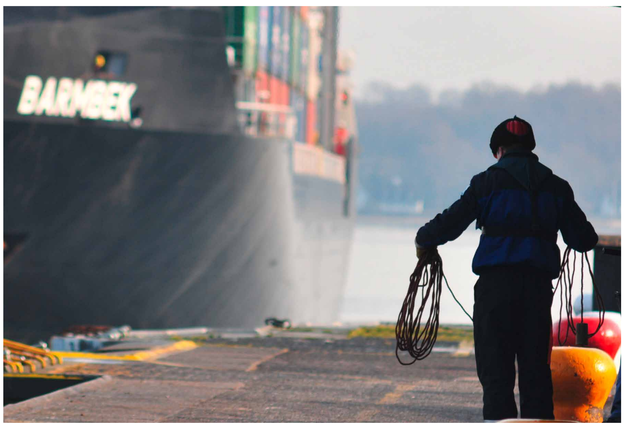
Impressum:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

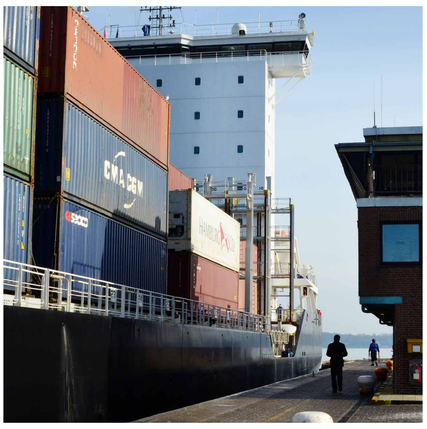


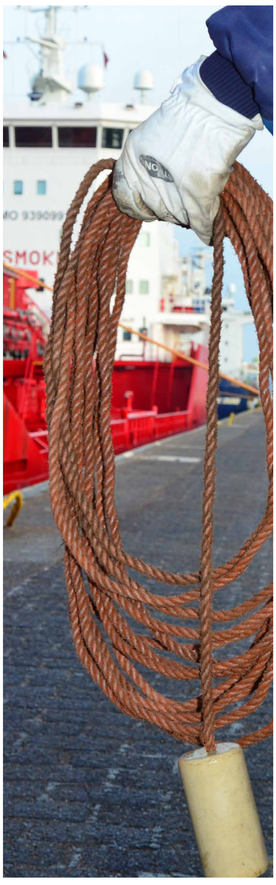
Wir machen Schifffahrt möglich.

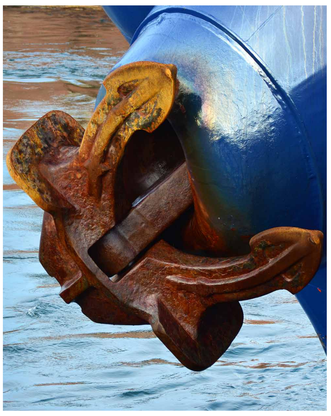
WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

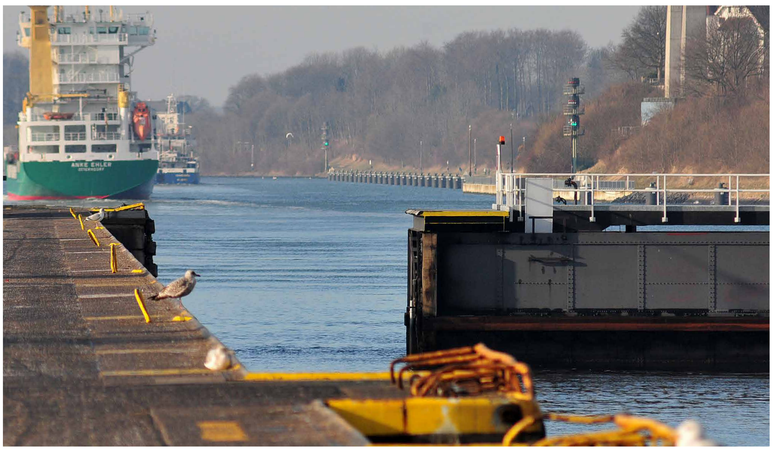
Herzlich willkommen
– auf unserer Aussichtsplattform











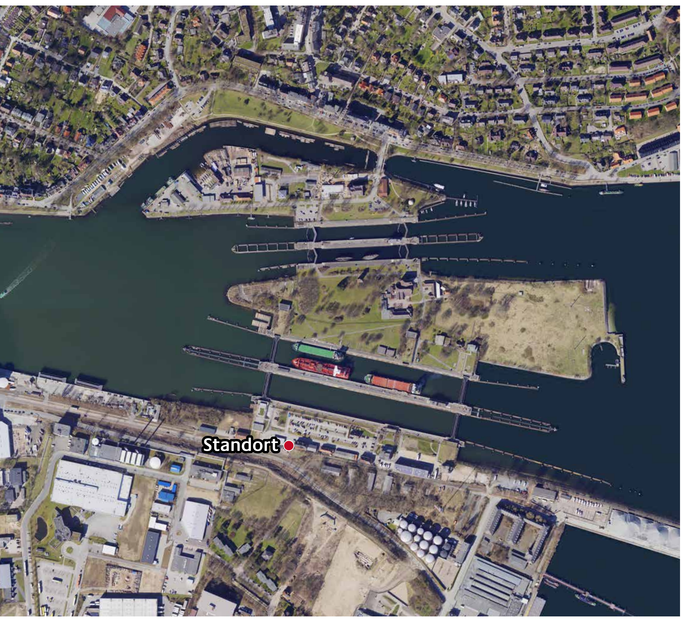
Viele weitere Informationen zu den Schleusenanlagen und zum Nord-Ostsee-Kanal finden Sie auf unserer Aussichtsplattform .
Wir wünschen einen angenehmen Aufenthalt!

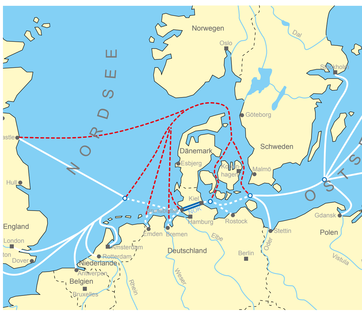
Impressum:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Das blaue Band
zwischen Nord- und Ostsee





Schleusen

Schleusen sind Bauwerke, die Schiffen die Überwindung unterschiedlicher Wasserstände ermöglichen. Da jede Schleusung die Schifffahrt wertvolle Reisezeit kostet, gab es beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals Überlegungen, diesen ohne Schleusen zu bauen.

Durch tidebedingte (insbesondere Nordsee, Elbe) sowie windbedingte Wasserstandsschwankungen wären die Strömungsgeschwindigkeiten im Kanal jedoch zu groß geworden. Deshalb wurden am Anfang und Ende des Nord-Ostsee-Kanals Schleusenanlagen errichtet.

Mit der Inbetriebnahme des Nord-Ostsee-Kanals 1895 wurden jeweils zwei Schleusenkammern in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau genutzt, die heute als Kleine Schleusen bezeichnet werden. Schon 1914 wurden beide Standorte um jeweils zwei zusätzliche, größere Schleusenkammern erweitert, die heutigen Großen Schleusen.

Die kleinen Schleusenkammern werden mit Stemmtoren, die großen Schleusenkammern werden mit Schiebetoren verschlossen. Seiten- und Stichkanäle bei den kleinen sowie den großen Schleusenkammern in Holtenau verringern Strömungen und Turbulenzen beim Wasserspiegelausgleich.

Wegevorteile

Das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals bringt je nach Abfahrts- und Zielhafen erhebliche Wegevorteile; im Schnitt 250 Seemeilen (463 km). Je nach Geschwindigkeit des Schiffes kann durch geschickte Routenwahl ein hoher Zeitverlust vermieden und Treibstoff eingespart werden. Fährt ein Schiff z.B. von Dover nach Kiel, spart es im Vergleich zu dem Weg über Skagen 368 Seemeilen (682 km). Von Hamburg nach Stockholm oder Riga erspart der NOK 336 Seemeilen (622 km). Aber auch von Rotterdam nach Klaipeda kann das Schiff über den Nord-Ostsee-Kanal von 183 eingesparten Seemeilen (339 km) profitieren.

Infos zu weiteren Wegevorteilen siehe unter : www.kiel-canal.org

Daten zu den Schleusen

Kleine Schleusen mit jeweils zwei Kammern in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau

- Bauzeit 1887 - 1895
- Nutzlänge 125 m
- Nutzbreite 22 m
- Drempeltiefe -10,20 m (NHN) - Brunsb.
- Drempeltiefe - 9,80 m (NHN) - Holtenau

Große Schleusen mit jeweils zwei Kammern in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau

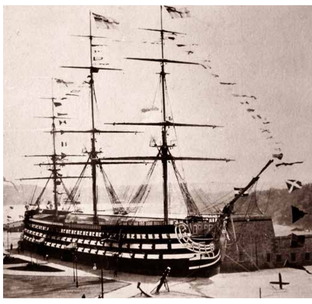
- Bauzeit 1907 - 1914
- Nutzlänge 310 m
- Nutzbreite 42 m
- Drempeltiefe -14,00 m (NHN) - Brunsb.
- Drempeltiefe -14,00 m (NHN) - Holtenau

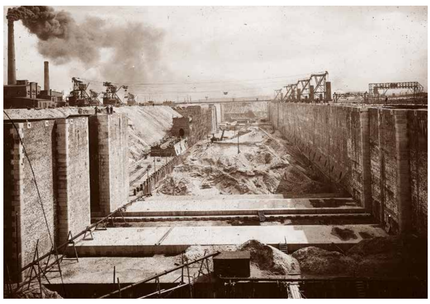
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die Historie
des Nord-Ostsee-Kanals





Vom Eiderkanal zum Nord-Ostsee-Kanal

Der erste von Menschenhand geschaffene Wasserweg auf der cimbrischen Halbinsel war im 14. Jahrhundert der Stecknitz-Kanal, auf dem hauptsächlich Salz von Lüneburg nach Lübeck transportiert wurde. Erst 1784 wurde nach siebenjähriger Bauzeit die erste künstliche Wasserstraße, die einen größeren Gütertransport zwischen Nord- und Ostsee auf dem reinen Wasserwege ermöglichte, vom dänischen König Christian VII eröffnet: Der als Schleswig-Holsteinischer Kanal erbaute Eider-Kanal verband von 1784 bis 1890 die Kieler Förde bei Kiel-Holtenau mit dem natürlichen Flusslauf der Untereider bei Rendsburg. Er hatte eine Länge von 173 km und auf seiner reinen Kanalstrecke zwischen Rendsburg und Kiel eine Wasserspiegelbreite von 28,7 m, eine Sohlenbreite von 18 m und eine Tiefe von 3,45 m. Schiffe bis 28,7 m Länge, 7,5 m Breite, 2,7 m Tiefe und 140 t Gewicht konnten den Kanal passieren. In den gut hundert Jahren seines Bestehens nutzten etwa 300.000 Schiffe den Kanal. Zwischen Kiel und den Rendsburger Obereiderseen betrug der Höhenunterschied etwa sieben Meter, was den Bau von sechs Schleusen erforderte, in Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Königsförde, Kluvensiek und Rendsburg.

Mit der aufkommenden Dampfschifffahrt verlor der Eiderkanal an Bedeutung, er wurde zu klein und die Passage durch die sechs Schleusen zu umständlich. Der Weg um Skagen war zudem mit Dampfschiffen gefahrloser zu bewältigen als mit Seglern. Besonders militärische Aspekte führten dann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu den Bestrebungen des Reichskanzlers Otto von Bismarck, die Nordsee mit der Ostsee durch einen Kanal zu verbinden. Die in Kiel und Wilhelmshaven stationierten Kriegsflotten sollten eine kürzere Verbindung bekommen, um im Kriegsfalle schneller reagieren zu können. Unter Mitbenutzung der alten Linienführung des Eiderkanals wurde dann in achtjähriger Bauzeit der Nord-Ostsee-Kanal errichtet.

Am 3. Juni 1887 wurde der Grundstein für das neue Bauwerk gelegt. 9.000 Arbeiter hoben 80 Mio. m³ Boden aus, bauten je eine Doppelschleuse in Brunsbüttel und Holtenau („Kleine Schleusen“), zwei Hochbrücken, sechs bewegliche Brücken und 16 Fähren. Der Kanal war 67 Meter breit und neun Meter tief. Die Kosten betrugen 156 Millionen Mark. Die für damalige Verhältnisse modernste Technik kam zum Einsatz. Auf Schienen fahrende Eimerkettenbagger beförderten das Erdreich in Bahnwaggons, in denen es abtransportiert wurde. In der vorgegebenen Zeit von acht Jahren konnte der Kanal fertiggestellt werden.

Abergläubische Menschen hatten dem Bauwerk anfangs nichts Gutes vorhergesagt – war doch der nagelneue Spaten beim feierlichen ersten Anstich in Brunsbüttel direkt durchgebrochen. Tatsächlich kam es in der Bauphase zu einigen Unfällen und Ausfällen von Arbeitsgeräten – das war allerdings bei einem derartig fordernden Projekt auch nicht verwunderlich. Dass der Kanal in der vorgegebenen Bauzeit fertiggestellt und der vorgesehene Kostenrahmen nicht überschritten wurde, widerlegte alsbald die Befürchtungen.

Am 20. und 21. Juni 1895 erfolgte die feierliche Eröffnungszeremonie mit Kaiser Wilhelm II, der die künstliche Wasserstraße auf »Kaiser Wilhelm Kanal« taufte. In der Bauphase und auch während der späteren Nutzung wurde aber der Begriff »Nord-Ostsee-Kanal« am häufigsten gebraucht. In der internationalen Schifffahrt heißt der Wasserweg schlicht »Kiel-Canal«.

Der NOK erwies sich schon nach den ersten zehn Betriebsjahren als zu klein. Von 1907 bis 1914 wurde er deshalb auf103 Meter verbreitert und auf elf Meter vertieft. Daran arbeiteten 12.000 Mann, und es entstanden die damals größten Schleusenanlagen der Welt in Brunsbüttel und Holtenau („Große Schleusen“). Drei Hochbrücken und eine Drehbrücke wurden neu errichtet. Die Kosten betrugen 242 Millionen Reichsmark.

Bilder

Links oben:
Schleuse im alten Eiderkanal, dem Vorgänger des NOK

Mitte oben:
Bau des Nord-Ostsee-Kanals

Rechts oben:
Nachbau eines Segelschiffs an Land nur für die Feierlichkeiten zur Einweihung des NOK

Links unten: Reparaturarbeiten in den Schleusen zu Kaisers Zeiten (Torunterwagenwechsel Große Schleuse)

Mitte unten: Bau der großen Schleusenkammern

Rechts unten: Feierlichkeiten zur Eröffnung des NOK

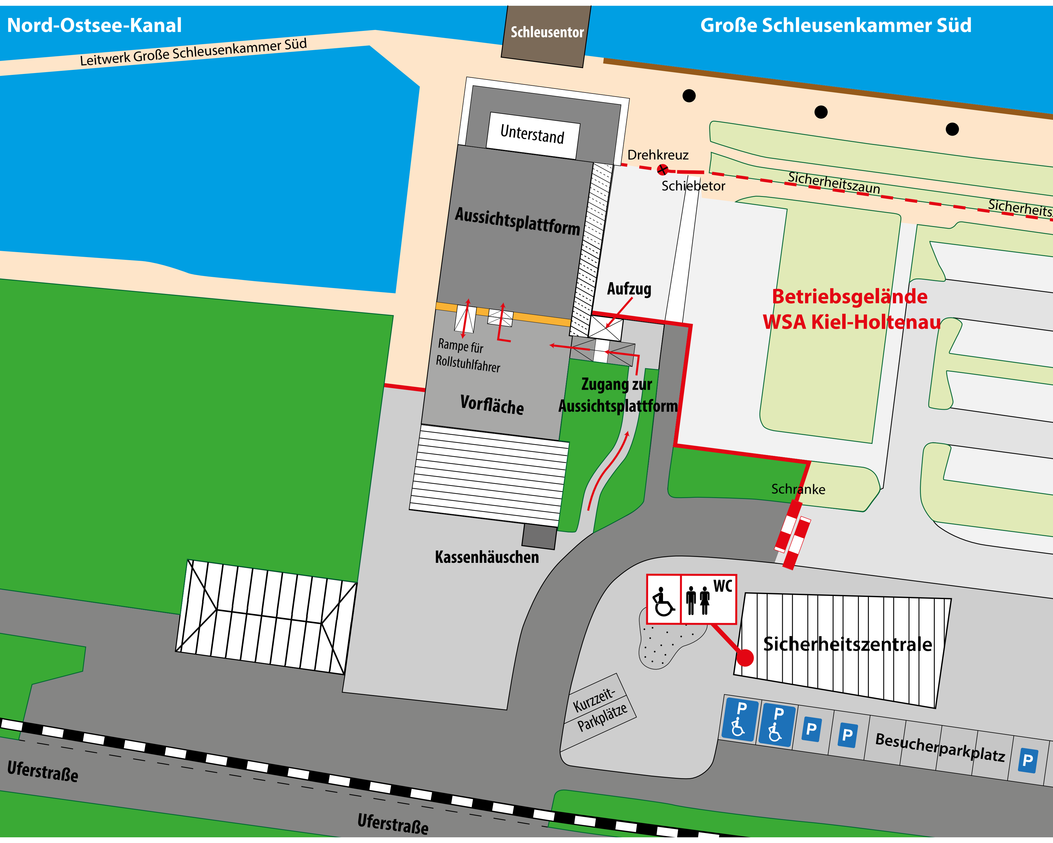
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Willkommen
auf der NOK-Aussichtsplattform



Willkommen

Wir begrüßen Sie auf der Aussichtsplattform an den Schleusen Kiel-Holtenau. Die Plattform kann von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang besucht werden.

Sie befinden sich auf der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals, im Stadtteil Kiel-Wik, auch das „Maritime Viertel“ genannt. Viele Gebäude und Anlagen in diesem Viertel sind mit der Schifffahrt eng in Verbindung. Die Schleusenanlage gehört natürlich mit dazu.

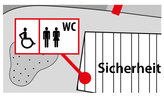
Die Aussichtsplattform erreichen Sie, wenn Sie dem Fußweg geradeaus in Richtung der Schleusenkammer folgen. Die Aussichtsplattform befindet sich auf einem Bunker aus dem zweiten Weltkrieg. Der Bunker überdacht die Schleusentorkammer Nr. 4. Sie stehen also genau über dem Schleusentor und können von der Aussichtsplattform verfolgen, wenn Schiffe geschleust werden, wie sich das Tor öffnet und schließt.

Auf der Schleusenaussichtsplattform finden Sie verschiedene Info-Tafeln und Modelle die die Funktion und das Geschehen rund um den Nord-Ostsee-Kanal erklären.

Bevor Sie die Schleusenaussichtsplattform betreten, bitten wir Sie eine Eintrittskarte am Automaten beim Kassenhäuschen links von Ihnen zu lösen.

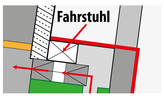
Wir wünschen Ihnen einen interessanten Aufenthalt auf unserer Aussichtsplattform.

Bitte lösen Sie eine Eintrittskarte



Eine Toilette finden Sie auf der Rückseite des Gebäudes rechts von Ihnen.

Bitte betreten Sie nicht das Betriebsgelände der Schleusenanlage!



Ein Fahrstuhl ermöglicht auch gehbehinderten Besuchern den Zugang zur Plattform. Der Fahrstuhl befindet sich im Bau und wird im Verlauf des Jahres 2014 zur Verfügung stehen.

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Das Maritime Viertel

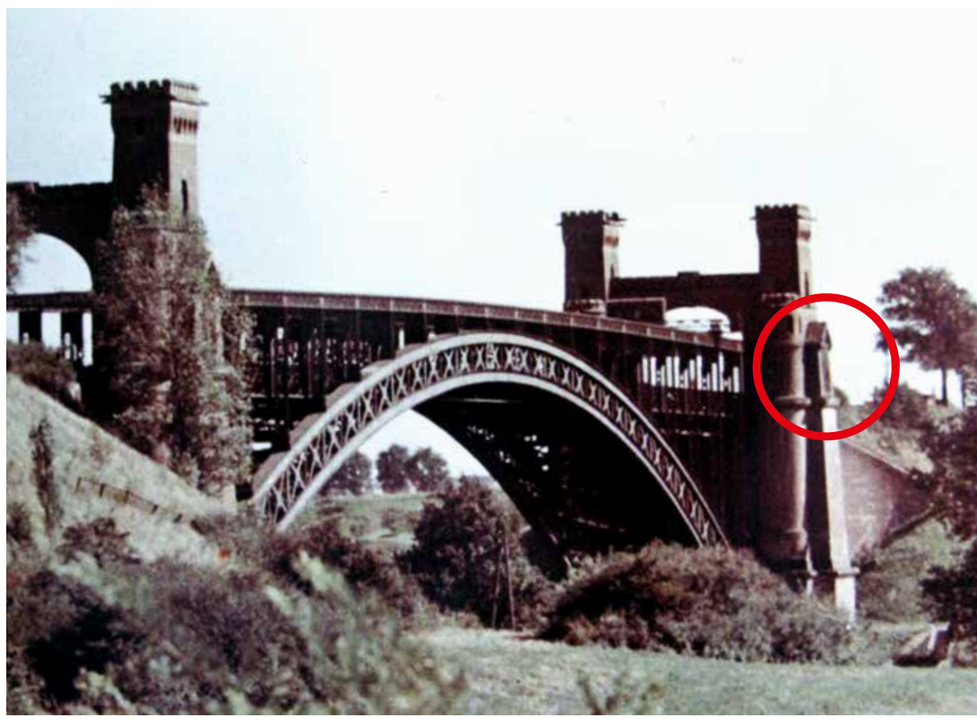
Kiel-Wik – Schleuse und Kanal – Kiel-Holtenau
Schleuseninsel
Wasser- u. Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Alte Schleusen
Neue Schleusen
Am Kiel-Kanal
Scheerhafen
Stadtmole
Tirpitz - hafen
Sportplatz
Sporthafen
Schmiedestraße
Schmiedestraße Nord
Wiker Str.
Bismarckstraße
Wilhelmstraße
Wilhelmplatz
Kanal
Hafenstraße
Hafenbahnhof
Hafenbahnstraße
Hafenbahnhof
Hafenbahnstraße
Hafenbahnhof
Hafenbahn

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die „Levensauer Hochbrücke“

das Wappenschild – der Kaiseradler



Die Levensauer Hochbrücke gehört zu den ersten Brücken des Nord-Ostsee-Kanals - und Sie steht heute noch. Allerdings wurden die mächtigen steinernen Portale und auch der hier zu sehende „Kaiseradler“ demontiert.

Der 3 x 6 Meter große Kaiseradler schmückte von 1894 bis 1954 einen Widerlagerturm der alten Levensauer Hochbrücke. Er wurde vom Architekten der Brücke, Hermann Muthesius, entworfen und aus Sandstein gefertigt.
Die Levensauer Hochbrücke wurde 1893/1894 gebaut. Über sie wurden eine Straße und eine Eisenbahnlinie geführt. Die Türme der Brücke wurden nach dem 2. Weltkrieg abgebrochen.

Sie standen einer Verbreiterung sowie einer Neuaufteilung der Fahrbahn im Wege. Die an jeder Außenseite der Türme angebrachten vier Kaiseradler wurden beim Abriss entfernt. Ein Kaiseradler wurde 1995 auf einem Podest auf der Schleuseninsel aufgestellt und der andere hier an der Wand des Torbunkers der Großen Südkammer befestigt. Trotz der Begeisterung für die Schönheit dieser Brücke laufen aufgrund des weiter fortschreitenden Alters der Brücke und der auf sie wirkenden und leider nicht abnehmenden statischen und dynamischen Belastungen die Planungen für einen Neubau der Brücke.

Bilder

Links oben und ganz rechts:
Der Kaiseradler an seinem ursprünglichen Platz

Links unten:
Verkehrsprobleme bereits in den 30er Jahren. Die Fahrbahn ist zu schmal.

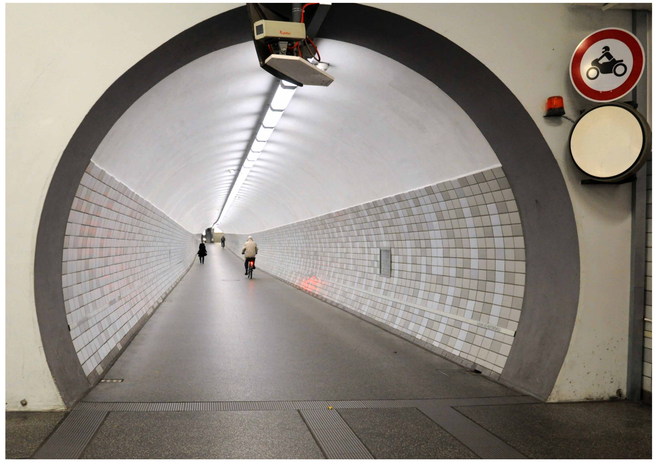
Mitte:
Die Eingangsportale der Levensauer Hochbrücke, abgebaut 1954, die Fahrbahn wurde danach verbreitert.

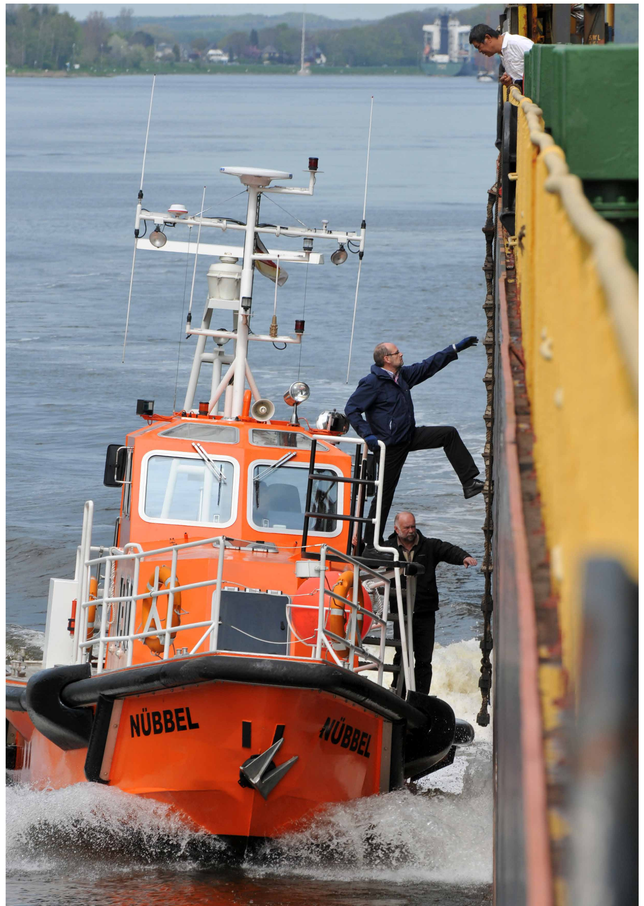
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

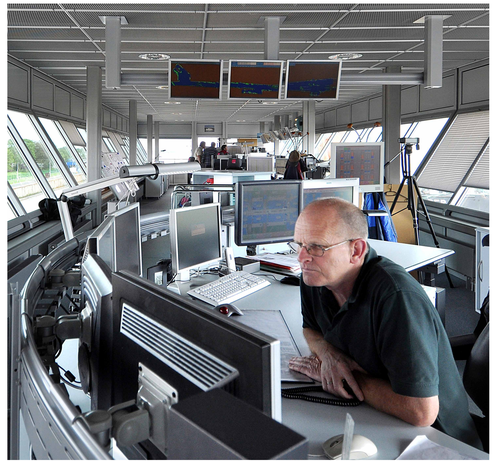
HELENA SCHEPERS
St. JOHN's
IMO NO:9584447

K LINE
YANG MING

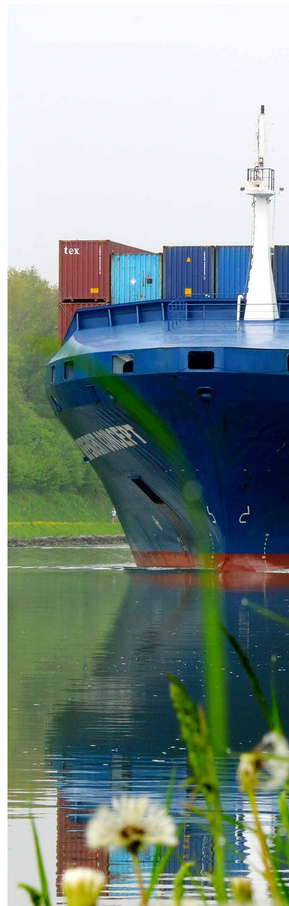



NÜBBEL
NÜBBEL

WSV.de



Sehestedt
STOLPMÜNDE

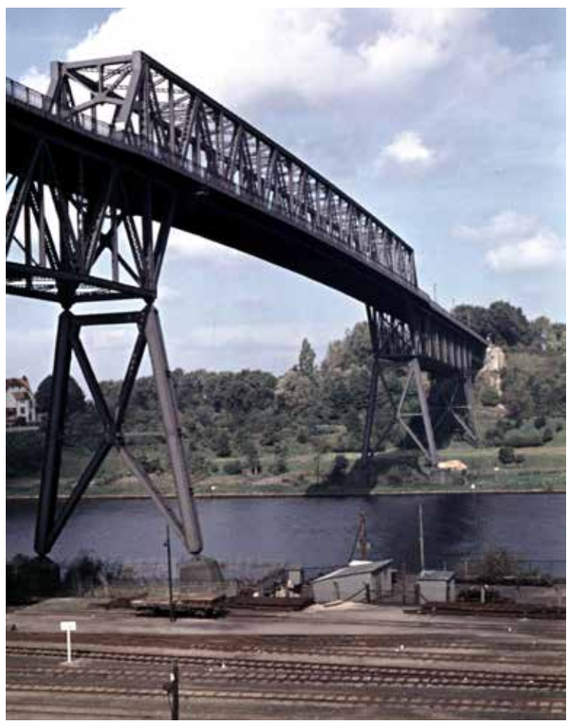


Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die „Prinz-Heinrich-Brücke“

1911 – 1992



Blicken Sie entlang des Kanals sehen Sie die Holtenauer Hochbrücken. Diese beiden Brücken sind heute die wichtigste Verbindung zwischen den nördlich und südlich des Kanals gelegenen Stadtteilen Kiels.

Beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals war für Kiel keine Hochbrücke, sondern eine Fährverbindung vorgesehen. Aufgrund des schon vor 100 Jahren an dieser Stelle doch reichlichen Verkehrs wurde zuerst eine Prahm-Drehbrücke eingerichtet. Unter dieser Brücke fuhren die Schiffe nicht hindurch, sondern die Brücke wurde per Hand bewegt und seitlich weggeschwommen. Es entstanden Staus.

Eine Hochbrücke musste her. Die Fachwerkbrücke wurde vom Brückenbauer Friedrich Voss entworfen und gebaut. 1909 wurde mit dem Bau der Prinz-Heinrich-Brücke begonnen. 1972 wurde zur Entlastung der Prinz-Heinrich-Brücke eine Balkenbrücke gebaut, die heutige Olympia-Brücke. Die in die Jahre gekommene und zusehends überlastete Prinz-Heinrich-Brücke wurde 1992 in drei Teilen abgerissen und 1994 durch eine zweite Balkenbrücke ersetzt. Bei den Arbeiten versagte beim nördlichen Teil ein Kran und das 250 t schwere Element stürzte zu Boden. Fünf Kräne und ein PKW wurden beschädigt - aber es kam kein Mensch zu Schaden.

Bilder

Rechts:
Prinz-Heinrich-Brücke in den 50er Jahren

Mitte:
Unfall beim Abbau der Brücke, 1992

Rechts:
Bau der Prinz-Heinrich-Brücke, im Vordergund zu sehen ist die Prahm-Drehbrücke

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

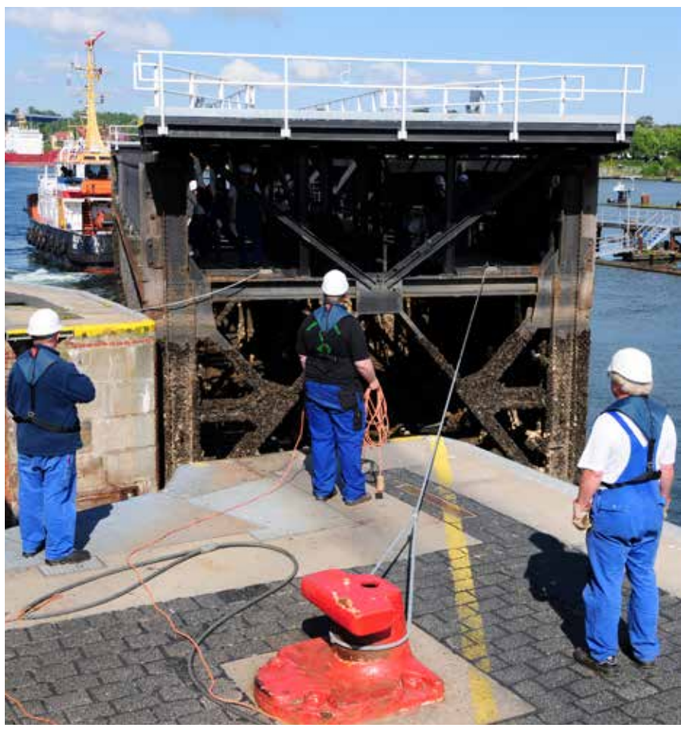
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die Schiebetore
der Großen Schleuse Kiel-Holtenau

Daten zu den Schiebetoren

- Gewicht: 900 t bis 1.250 t
- Länge: 46,5 m
- Breite: 7,95 m
- Höhe: 17,95 m



Die Großen Schleusenkammern werden von vier Schiebetoren abgeriegelt. Je Kammer gibt es zwei Tore - eines zur Kieler Förde, eines zum Kanal. Sie dienen auch dem Schutz vor Hochwasser in der Ostsee.

Die Großen Schleusen wurden in der Zeit von 1907 bis 1914 im Zuge der Erweiterung des Kanals erbaut. Sie werden in eine Nord- und Südkammer mit einer Länge von 330 m, einer Kammerbreite von 48 m und einer Tiefe von 14 m unterteilt. Je zwei Schiebetore an den Schleusenhäuptern bilden den Abschluss der einzelnen Schleusenkammern. Jedes Schiebetor sitzt auf zwei Unterwagen und fährt ähnlich wie ein Eisenbahnwagon auf Schienen. Es wird von Elektromotoren angetrieben, die ihre Kraft über Zahnstangen und einer Ausgleichsvorrichtung (dem Kupplungsträger) auf das Tor übertragen und es ziehen bzw. schieben. Mit etwa 8 m/min wird das Tor in ca. 5 Minuten geöffnet bzw. geschlossen.

Jedem Tor sind im Torhaus zwei Antriebsgruppen zugeordnet. Im Normalfall ist jeweils nur eine Antriebsgruppe mit 34 PS in Betrieb. Beide Gruppen werden nur benötigt, wenn das Tor z.B. durch eine Schiffshavarie beschädigt wird oder Fremdkörper die Normalfahrt des Tores behindern.

Bilder

Links:
Transport eines Brunsbütteler Schiebetors durch den Kanal zur Grundüberholung in einer Werft. Die Brunsbütteler und Kieler Schiebetore sind nicht identisch und können nicht gegenseitig getauscht werden.

Mitte:
Brunsbütteler Schiebetor in der Werft (etwa alle 10 bis 20 Jahre notwendig)

Rechts:
Einbau eines Schiebetors in Kiel-Holtenau

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Willkommen, bitte beachten Sie...

Aufgrund von internationalen und nationalen Vorschriften zur Gefahrenabwehr in der Seeschifffahrt und in Hafenanlagen (ISPS-Maßnahmen) wird der Zutritt zum Sicherheitsbereich der Schleusenanlage (Bereich innerhalb des grünen Zaunes) kontrolliert. Darüber hinaus werden Teile des Sicherheitsbereiches und des Betriebsgeländes videoüberwacht. Die gewonnenen Daten dienen ausschließlich der Zutrittskontrolle unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorschriften.

Schleusenanlage Kiel-Holtenau

Verhalten bei Unfällen

Standort feststellen
Ruhe bewahren

suchen Sie dazu die Bezeichnung der nächstgelegenen Gebäude und melden Sie den Vorfall
zum Beispiel:
zwischen Gebäude 18 und 22

Unfall melden
☎ 112

über WF-Telefon oder Handy
Standort angeben und Vorfall schildern
(wo · was · wie viele · welche)
auf Rückfragen warten
eigene Rufnummer (falls bekannt) angeben

Sicherheitszentrale infomieren
Tel.: 0431/3603-239

Erste Hilfe leisten
Rettungsdienst einweisen

response to accidents

check position
stay calm

find out the nearest buildings
(look for Numbers)
and report the accident:
for Example:
between building 18 and 22

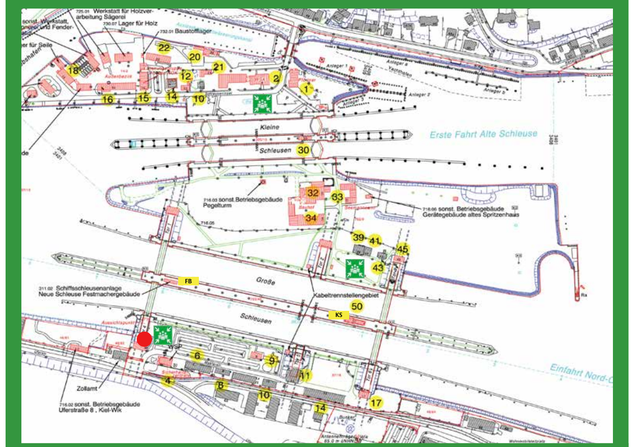
reporting of accidents
☎ 112

report location and discribe incident
(where · what · how many · which)
wait for further questions
report own Telefonnumber (if known)

inform security
Tel.: 0431/3606-239

render assistance/first aid
guide rescue squads

Lageplan



Legende:
50 Gebäudenummer / building number
Sammelstelle / assembly point
Standort / location

Wichtige Telefonnummern / important phonenumbers

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Hb. / Kiel-Canal Authorities	N2	0431/3603-0
Sicherheitszentrale / Security-Office	S4	0431/3603-239
Schleusenleitstand Große Schleuse / Big-Locks, Master	N50	0431/3603-465
Wasserschutzpolizei / Waterpolice Office	S6	0431/160-1610
Bundespolizei / Immigration Office	N41	0431/364586-0
Lotsenbrüderschaft NOK 1 / Kiel-Canal Pilot	N14	0431/362858
Verein der Kanalsteurer / Canal Helmsmen's Association	N39	0431/30625
transit team	S6	0431/30806
Kpt. Stegmann Naut. Dienst	S8	0431/331772
Satori & Berger	S10	0431/981-190
ship store	S10	0431/981-193
UCA (United Canal Agency)	S11	0431/301070
HMS (Hanseatic Marine Service)	S14	0431/30170
Kiosk / Shop	KS	0431/331445

Gebäudenummern / building numbers

Nordseite

- 1 Pförtner Nord
- 2 Amtsgebäude WSA Kiel-Holtenau
- 10 Wohngebäude Mielke
- 12 Personalrat
- 14 Lotsenbrüderschaft
- 15 Planungsgruppe für den Ausbau des NOK
- 16 ABz2, Betriebsgebäude, Sozialraum
- 18 Magazin
- 20 Lager
- 21 IT-Baracke
- 22 SB3-Baracke
- 30 Leitstand Kleine Schleuse
- 32 Umspannwerk
- 33 Seemannsamt
- 34 Maschinenbetrieb
- 39 Verein der Kanalsteurer
- 41 Bundespolizei
- 43 Bundespolizei
- 45 SB4-Gebäude
- 50 Leitstand Große Schleuse
- KS Kiosk / Shop
- FB Festmacher Binnenhaupt

Südseite

- 4 Sicherheitszentrale/Wasserschutzpolizei
- 6 transit-team 17 ex „Kalender Neumann"
- 8 Kpt. Stegmann Naut. Dienst
- 9 Seemannsheim
- 10 Satori & Berger | shipstores
- 11 UCA (United Canal Agency)
- 14 HMS (Hanseatic Marine Services)

Das Betreten des Schleusengeländes ist nur mit einem entsprechenden Ausweis möglich.
Diese Sicherheitsmaßnahme wurde aufgrund internationaler Beschlüsse nach den Terroranschlägen des 11. Septembers 2001 notwendig.

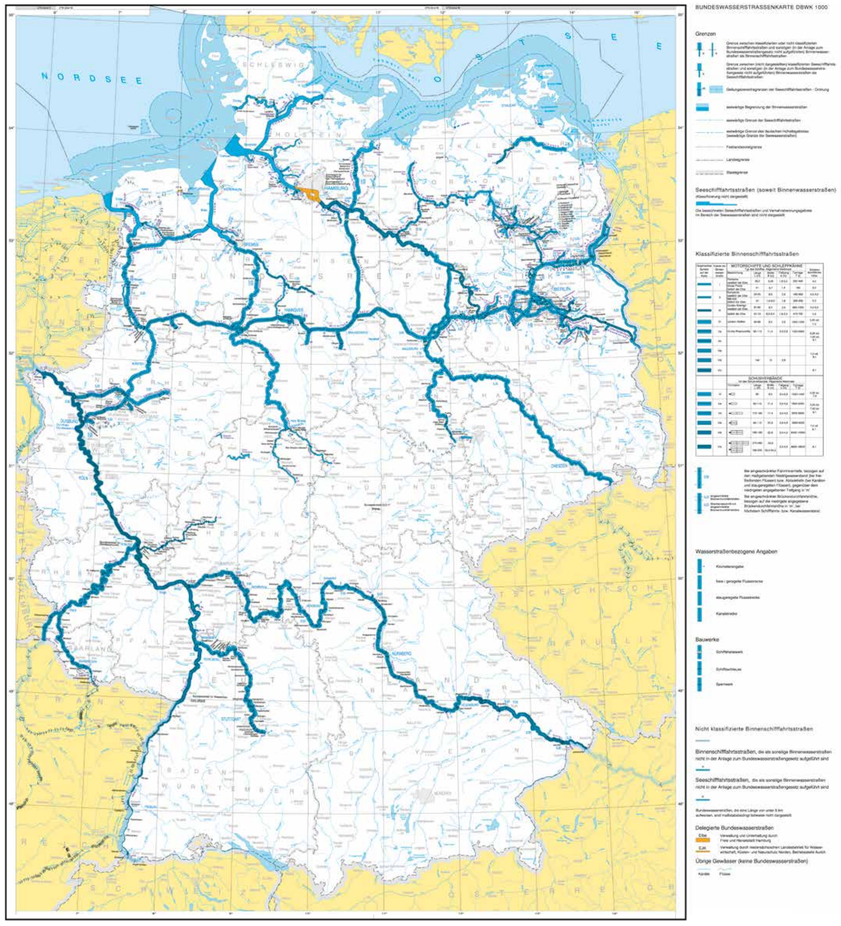
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

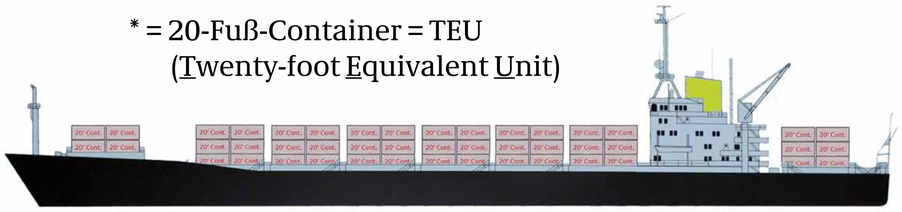
Bundeswasserstraßen
– umweltfreundliche Verkehrswege



Flüsse und Kanäle durchziehen den europäischen Kontinent und verbinden z. B. die Nordsee mit dem Schwarzen Meer. Als Transportwege für Waren aller Art sind sie unverzichtbarer Teil unserer Wirtschaft und tragen zu Grundversorgung und Wohlstand bei. Dabei sind sie sicher und energieeffizient. So ersetzt ein Binnenschiff mit 2.100 t Tragfähigkeit 105 LKWs à 20 t Tragfähigkeit. Allein in Deutschland haben alle schiffbaren Flüsse und Kanäle des Bundes eine Gesamtlänge von rund 7.350 Kilometern, dazu kommen die Seewasserstraßen mit rund 23.000 km². Für Sicherheit und Ordnung auf diesen Wasserstraßen sorgt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Denn jeden Tag nutzen Tausende Schiffe die deutschen Wasserstraßen. Die meisten sind geschäftlich unterwegs und bringen Waren auf die Marktplätze in ganz Europa. Und ihre Zahl wird steigen, denn die Europäische Union fördert die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße und der Schiene auf das Wasser.

Dauergäste im Nord-Ostsee-Kanal sind Containerschiffe. Sie können den Kanal mit mehr als 1.600 Standard-Containern* befahren. Wenn ein Containerschiff auch nur mit etwa 1.000 Containern à 30 t Gewicht ca. 1.000 km unterwegs ist, ergeben sich im Vergleich zu Bahn und LKW folgende Verhältnisse:

* = 20-Fuß-Container = TEU
(Twenty-foot Equivalent Unit)



etc. etc.

etc. etc.

Deutsche Wasserstraßen auf einen Blick:

- Länge der Binnenwasserstraßen: 7.350 km
- Fläche der Seewasserstraßen: 23.000 km²
- Anzahl Schleusen: 395
- Anzahl Wehre: 290
- Schiffshebewerke: 2
- Kanalbrücken: 15
- Talsperren: 2
- Fischaufstiege (geplant): 260
- Fahrwasserbezeichnungen auf See- und Binnenwasserstraßen:
  - ca. 11.000 schwimmende Schifffahrtszeichen (Tonnen)
  - etwa 1.600 feste Schifffahrtszeichen (z. B. Leuchttürme, Baken)

Vergleich: 1.000 Container mit je 30 t über 1.000 km...

Ein 170 m langes Schiff braucht dafür ca. 25 Stunden.

15 Züge von insg. ca. 7 km Länge brauchen 100 Stunden.

500 LKW von insg. ca. 7 km Länge brauchen 6.000 Stunden.

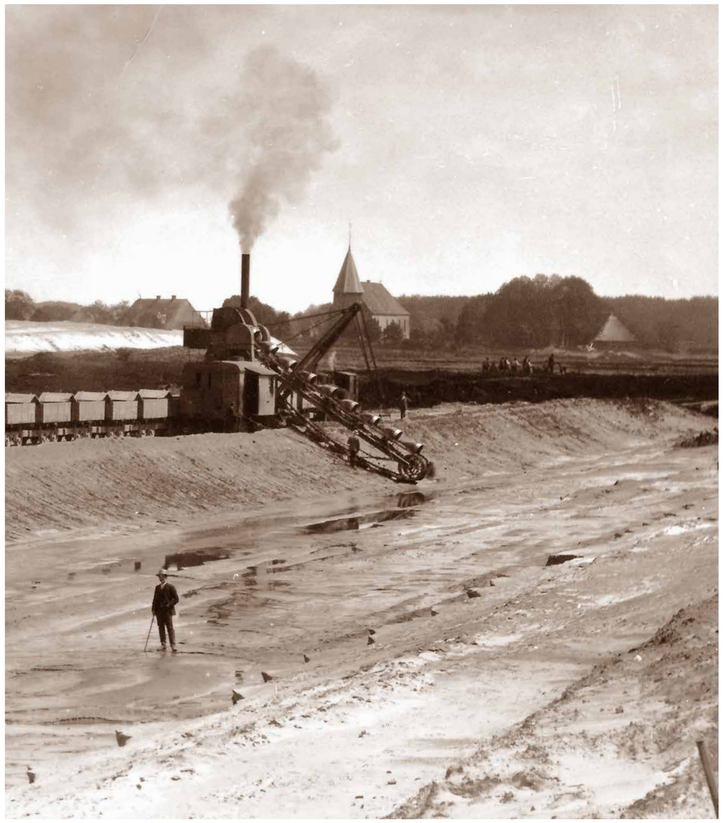
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals



1773-1774	Bildung einer Kanalkommission zur Prüfung der Durchführbarkeit von vorliegenden Kanalprojekten
1776	Entscheidung über den Streckenverlauf des Eiderkanals
1777	Beginn der Bauarbeiten am Eiderkanal
1782	Bau der Packhäuser in Kiel und Rendsburg
1784	Fertigstellung des Eiderkanals und Freigabe der 173 km langen Strecke von Tönning nach Holtenau
1878/1880	Beginn der Vorarbeiten für ein neues Kanalprojekt, Unterstützung des Reichskanzlers Bismarck
16.03.1886	Unterzeichnung des „Gesetzes, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals“ durch Kaiser Wilhelm I.
03.06.1887	Grundsteinlegung für den Bau des NOK durch Wilhelm I.
1888	Beginn der Ausschreibung der ersten Erdarbeiten, veranschlagte Kosten: 156 Mio. Reichsmark
21.06.1895	Schlußsteinlegung durch Kaiser Wilhelm II. mit Namen Kaiser-Wilhelm-Kanal, Kosten für Kanalbau: 156 Mio. RM Kosten für die Eröffnungsfeier 1,7 Mio. RM, Dauer 3 Tage
1907-1914	1. Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals Bau der großen Doppelschleusen in Brunsbüttel und Holtenau, Kosten 242 Mio. Reichsmark
16.04.1948	Umbenennung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in Nord-Ostsee-Kanal (international schon immer Kiel-Canal)
seit 1961	Sicherung des Nord-Ostsee-Kanals durch Erweiterung des Querschnitts, Ausrüstung mit einer neuen Navigations- und Kommunikationstechnik, Anpassung an die Neuerungen der Schifffahrt
seit 2008	Planung umfangreicher Ausbaumaßnahmen: Neubau Schleusenkammer und Grundinstandsetzung der Schleusenanlage in Brunsbüttel, Grundinstandsetzung Schleusenanlage Kiel-Holtenau, Ausbau Oststrecke mit Kurvenoptimierung, Vertiefung des Kanals, Optimierung des Verkehrsflusses

Der 1887 begonnene Bau des Nord-Ostsee-Kanals war für viele Menschen ein wortwörtlich einschneidendes Ereignis. Z.B. ist das Dorf Sehestedt seither in einen Süd- und Nordteil geteilt. Eine Fähre verbindet beide Ufer. Die Fähre ist ein Teil des Dorfes geworden. Sie hält das Dorf zusammen und sorgt 7 Tage die Woche und 24 Stunden am Tag für Verbindung.

Bilder

links: Bau des Kanals bei Sehestedt

oben rechts: Eimerkettenbagger bei Sehestedt (Erweiterung des Kanals in den 60er Jahren)

unten rechts: Fähre Sehestedt nach der Kanalerweiterung

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Maritimes Viertel – Kultur am Kanal e. V.

Geschichte, Kultur und Technik am Kiel-Canal

01 Hindenburgufer
02 Flandernbunker, Villa Nolde
03 Anscharpark
04 Alte Brotfabrik
05 Petruskirche
06 Arkonastrasse, TMS
07 Wasserturm
08 Fachschule Bw
09 Anschütz
10 Schleusenpark, Wiker Balkon
11 Maschinenmuseum
12 Nordmole
13 Kanal-Aussichtsplattform
14 Kanal, Schleusen
15 Personenfähre, Wik
16 Personenfähre Holtenau
17 Kanalstraße
18 Schleusenwiese
19 Alte Holtenauer Schleuse
20 Yachthafen
21 Kanalpackhaus
22 Tiessenkai
23 Leuchtturm
24 Lotsenhafen
25 Seebadeanstalt
26 Dankeskirche
27 Seeflieger

Der Verein Maritimes Viertel – Kultur am Kanal e. V. will das maritime Erbe in der Wik und in Holtenau erforschen, bewahren und darstellen. Er will die maritime Kultur der beiden Stadtteile am Nord-Ostsee-Kanal vorstellen und die Geschichte der Marine in der Wik und in Holtenau bis zur Gegenwart sowie die maritime Technik und Wirtschaft schildern.

Dies soll unter anderem verwirklicht werden durch:
... die Organisation eines regelmäßigen Kulturmeilenfestes in der Wik und in Holtenau,
... den Aufbau und die Durchführung einer auf das Maritime Viertel bezogenen Dauerausstellung zu den Themen Marinegeschichte, Geschichte des Kanals und seines Vorläufers – des „Schleswig-Holsteinischen Kanals“ oder „Eiderkanals“ – , maritime Wirtschaft und Technik sowie
... Vorträge, Diskussionsveranstaltungen und Führungen durch das Maritime Viertel können das Konzept ergänzen. Sie haben Fragen, Anregungen, Verbesserungsvorschläge oder gute Ideen, dann: Bei Fragen, Anregungen, Tipps oder Termine, oder Bemerkungen, schreiben Sie uns!

Der Verein Maritimes Viertel – Kultur am Kanal e. V. ist eine Non-Profit-Organisation, geführt von ehrenamtlichen Mitarbeitern, zur Förderung der touristischen Attraktivität der Region Kiel-Wik und Kiel-Holtenau. Die Bescheinigung der Gemeinnützigkeit wurde am 30. Januar 2012 durch das Finanzamt Kiel-Nord erteilt.

Aktuelle Informationen des Vereins z.B. über das anstehende Kulurmeilenfest des laufenden Jahres erhalten Sie auf der Internetseite:

www.marimesviertel.de

Bis zum 07. September 2013 konnte auf der Schleuseninsel zwischen Großer und Kleiner Schleuse die Schleusenausstellung des WSA Kiel-Holtenau besichtigt werden. Aufgrund der Sicherheitsmaßnahmen nach dem „International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code“ zur Terrorabwehr auf Schiffen und in Häfen musste das WSA nun die Ausstellung schließen. Der gesamte Schleusenbereich ist mittlerweile von mehr als zwei Meter hohen Metallzäunen umgeben.

Schleusenausstellung:
Der Verein „Maritimes Vietel...“ hat die bisherige Schleusenausstellung des WSA Kiel-Holtenau übernommen. Die Schleusenausstellung kann in den Räumen der Technischen Marineschule Kiel, Arkonastraße 1 besichtigt werden.

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wir ersetzen die Levensauer Hochbrücke

Im Zuge der Verbreiterung und Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) wird der Ersatzneubau der 1. Levensauer Hochbrücke erforderlich. Die Brücke führt die Kreisstraße K 27 und das Gleis der DB-Nebenstrecke Kiel-Flensburg über den NOK. Die vorgesehene Kanalverbreiterung ist nur bei einem Ersatz der vorhandenen Brücke durch einen Neubau realisierbar.

Von den ursprünglichen Planungen, den Ersatzneubau zwischen den vorhandenen Brücken zu realisieren, musste aus technischen Gründen abgewichen werden. Der Ersatzneubau wird deshalb unter weitgehender Aufrechterhaltung des Straßen- und Schienenverkehrs in der vorhandenen Trasse erfolgen. Die Planungsgruppe für den Ausbau des NOK, die im August 2008 in Kiel als Bündelungsstelle der Wasser- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau und Brunsbüttel eingerichtet wurde, koordiniert die Planungsvorbereitungen und den späteren Ersatzneubau.

Die Planungsleistungen selbst wurden nach EU-weitem Ingenieur- und Architektenwettbewerb vergeben. Der Siegerentwurf sieht vor, einen Großteil des Brückenneubaus unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der alten Brücke zu realisieren. Die Sperrpausen können deshalb auf ein Minimum reduziert werden.

Die Gewölbe in den gemauerten Widerlagern der Brücke werden seit vielen Jahren von einer inzwischen leider sehr selten gewordenen Fledermausart als Winterquartier genutzt. Wir unternehmen alles Nötige, um den Tieren diese Art der „Hausbesetzung“ auch weiterhin zu ermöglichen.

Technische Daten
Alte Brücke: Baujahr 1894, Umbau 1955, Fachwerkbogen mit orthotroper Fahrbahnplatte, offener Gleisquerschnitt auf Holzschwellen, Stützweite 163,40 m, Schienenweg Brückenklasse UIC 71 85%, eingleisig, Straße Brückenklasse 30/30 DIN 1072, 2-streifig, kombinierter Geh- und Radweg mit Breite = 2,50 m

Neue Brücke: kombinierte Eisenbahn-Straßenbrücke, Stahlbogen mit orthotroper Fahrbahnplatte, geschlossenem Gleisquerschnitt mit festen Gleisstützpunkten, Stützweite 180 m, Schienenweg Brückenklasse UIC 71 100%, eingleisig, Straße Brückenklasse 60/30 DIN 1072, 2-streifig, kombinierter Geh- und Radweg mit Breite =2,75 m

Amtsentwurf

Ingenieurbüro Anwikar

Ingenieurbüro LAP

Ingenieurbüro Meyer + Schubart

Ingenieurbüro IMS

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

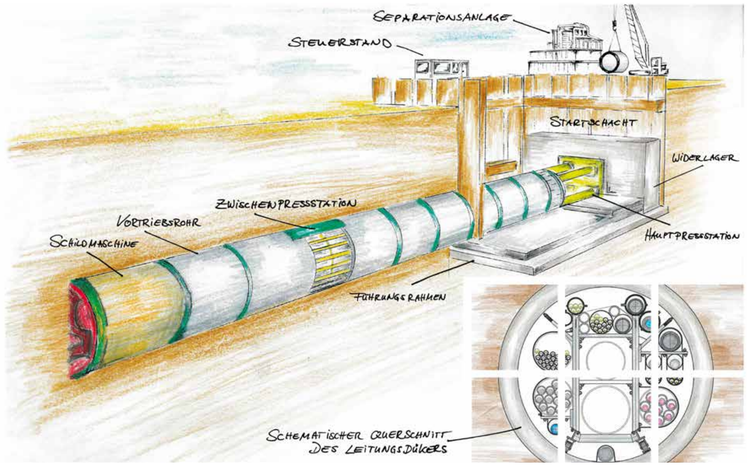
Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

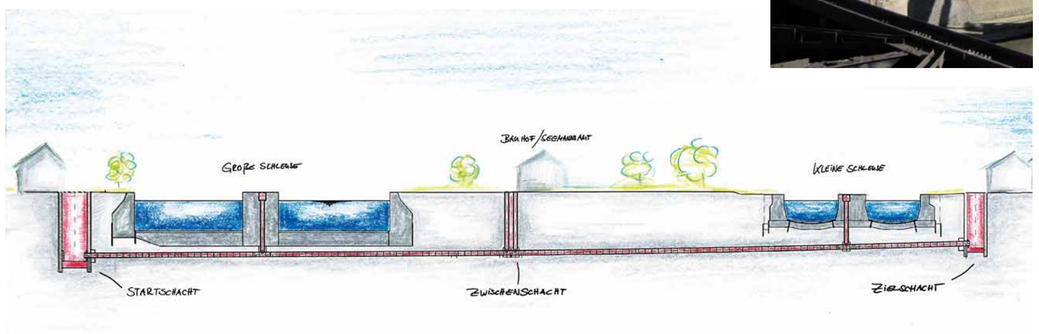
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Grundinstandsetzung der Schleusenanlage

Bau eines Leitungs-Tunnels – Düker





Grundinstandsetzung der Schleusenanlage Kiel-Holtenau

Die gesamte Schleusenanlage ist in die Jahre gekommen. Eine Instandsetzung der Gesamtanlage - unter laufendem Betrieb - ist dringend angezeigt. Für die planvolle Durchführung dieser Aufgabe wurde vom WSA Kiel-Holtenau im Jahr 2012 eine Konzeption erarbeitet. Diese sieht vor zuerst die Leistungsfähigkeit der Kleinen Schleuse zu erweitern, bevor dann die Grundinstandsetzung der Großen Schleuse starten kann; dann wird nacheinander je eine der zwei großen Kammern für längere Zeit außer Betrieb genommen. Die Kleine Schleuse soll während dieser Zeit als „Bypass“ verwendet werden, damit es vor der weiterhin in Betrieb befindlichen Großen Schleuse nicht zu übermäßigen Staus kommt. Die Arbeiten sollen 2016 starten. Sie werden voraussichtlich bis 2029 andauern. Mehr als 200 Mio. Euro müssen eingeplant werden. Vorarbeiten laufen bereits; z.B. wird derzeit ein neuer Düker unter den Schleusen gebaut.

Bau eines Leitungsdükers

Schon seit der Inbetriebnahme der Kleinen Schleuse in Kiel-Holtenau (1895) existieren unter den Schleusenkammern Tunnel (im Fachjargon „Düker“ genannt), in denen die Leitungen für die Energieversorgung, für Wasser- und Abwasser und später auch für die Kommunikation der gesamten Schleusenanlage verlaufen. Nach mehr als 100 Jahren Dauerbetrieb ist nun allmählich das Ende der Lebensdauer dieser Tunnel erreicht. Als Ersatz für die alten Düker wird nun ein neuer Düker unter der gesamten Schleuseninsel hindurch errichtet. In diesen neuen Düker werden Leerrohre verlegt, die zukünftig alle benötigten Leitungen aufnehmen sollen. Die Tunnelabschnitte zwischen den Anschlussschächten werden aus Brandschutzgründen mit Beton verfüllt. Der Düker verläuft zukünftig in einer Tiefe von ca. 30 m über eine Länge von ca. 410 m von der Südseite der Großen Schleuse bis vor das Amtsgebäude auf der Schleuseninsel und hat einen Innendurchmesser von 1,80 m. Bei dem Rohrvortriebsverfahren wird in der Startbaugrube ein Widerlager gebaut, von wo aus die Hauptpresse die Schildmaschine (Bohrkopf) mit den jeweils dahinter eingefügten Rohren in Richtung des Zielschachts drückt.

Technische Details des Leitungsdükers:
Geplante Bauzeit: 2014 bis 2016
Baukosten: ca. 20 Mio. Euro
Dükerlänge: 409,5 m
Innendurchmesser Düker: 1,8 m
Innendurchmesser Startschacht: 11,81 m
Sohltiefe Startschacht: 36,9 m
Innendurchmesser Zielschacht: 7,6 m
Sohltiefe Zielschacht: 29,27 m
Innendurchm. Zwischenschächte: 1,6 m

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

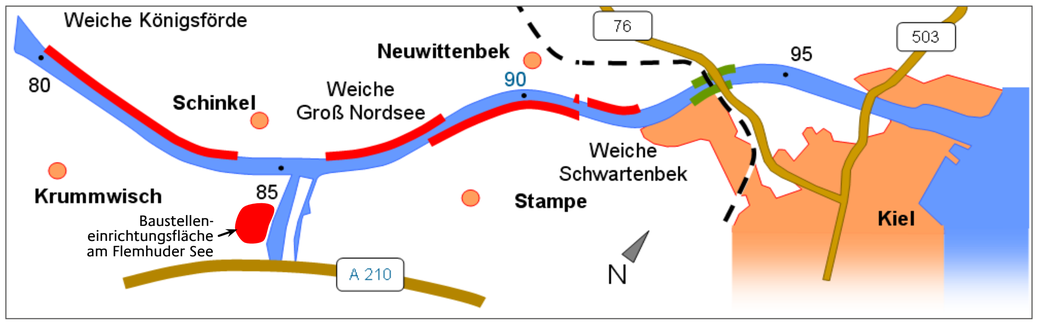
Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

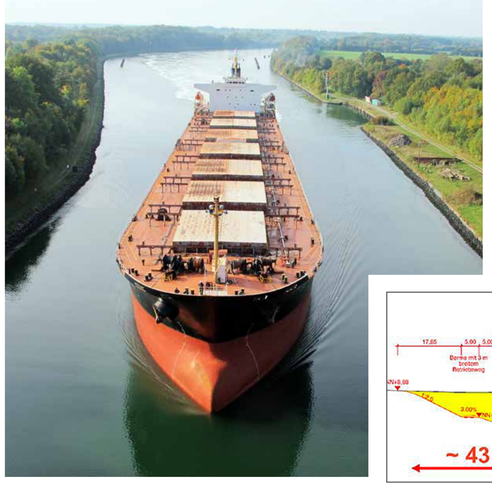
Wir machen Schifffahrt möglich.

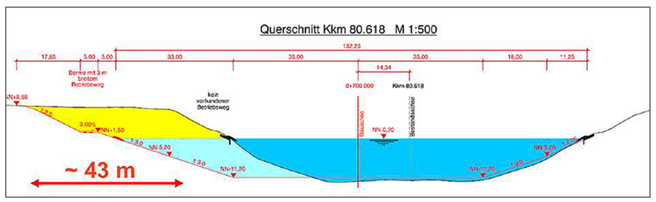
WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Ausbau der Oststrecke

zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau







Der Nord-Ostsee-Kanal ist lediglich auf 80 km seiner Gesamtstrecke ausgebaut (von Brunsbüttel bis nach Königsförde). Die restlichen 18 Kilometer von Königsförde bis Kiel-Holtenau verläuft er auch heute noch in seinem alten Kanalbett von 1914.

Steigender Schiffsverkehr und zunehmende Schiffsgrößen führen dazu, dass sich der Bereich in der sogenannten Oststrecke zwischen der Ausweichstelle Königsförde und der Levensauer Hochbrücke bei Kiel zu einem Flaschenhals entwickelt.

Nach gründlichen Voruntersuchungen wurde eine Lösung gefunden, mit der ein größtmöglicher Nutzen für die Schifffahrt erzielt und Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden.

Vorgesehen sind die Verbreiterung des Kanals im Bereich der Oststrecke und die Abflachung der engen Kurven. Konkret heißt das, auf ca. 18 km wird die Kanalböschung ausgebaut und die Sohle des Nord-Ostsee-Kanals wird von 44 Metern auf eine Mindestbreite von 70 m erweitert. Eine Anpassung der Wassertiefe soll zunächst nicht vorgenommen werden. Allerdings wird eine solche Vertiefung derzeit geprüft.

Im für den Ausbau vorgesehenen Bereich der Kanalböschung wurden auf einer Fläche von 1.850 ha über ein Jahr Biotoptypen sowie unterschiedlichste Tier- und Pflanzenarten von der Heuschrecke über Käfer und Reptilien bis hin zu Vögeln kartiert. Dies entspricht einer Untersuchungstiefe von ca. 500 m landeinwärts beidseitig der Ausbaustrecke. Hinzu kommt die Untersuchung von insgesamt etwa 17 km² Ostseefläche zur Ermittlung einer für die Unterbringung von Naßbaggergut geeigneten Fläche mit einer Größe von 3,8 km².

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Oststrecke liegt seit Ende 2013 vor. Als erste größere Baumaßnahme ist geplant, am Flemhuder See die zur Durchführung der gesamten Maßnahme unverzichtbare Baustelleneinrichtungsfläche herzustellen.

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

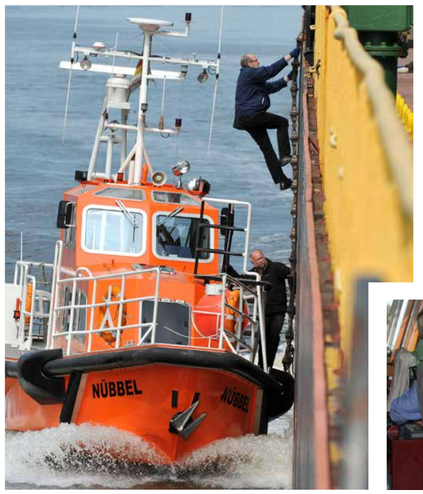
Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Lotsen und Kanalsteurer

bringen die Schiffe sicher durch den Kanal



Kanalsteurer

Am 22. Juni 1895 wurde der Kanal feierlich eröffnet - und gleich im ersten Betriebsjahr hatte fast jedes 20. Schiff eine Havarie. Die von einem fahrenden Schiff erzeugten Strömungen wirken in engen Gewässern ganz anders auf das fahrende Schiff als auf offener See. Die Kanalverwaltung schaffte daraufhin ein in Deutschland bis dahin nicht gekanntes Berufsbild: den Beruf des Kanalsteurers. Die speziell ausgebildeten Kanalsteurer schlossen sich 1908 zum Verein der Kanalsteurer e.V. zusammen.

Lotsen

sind Berater der Schiffsführung. Auf dem Nord-Ostsee-Kanal bringen sie ihre umfassenden Revierkenntnisse und ihre Erfahrung ein. Damit tragen sie wie die Kanalsteurer entscheidend zur Sicherheit der Schifffahrt bei. Im Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal sind die Führer aller Schiffe zur Annahme eines Bordlotsen verpflichtet. Hiervon befreit sind Führer von Schiffen der Verkehrsgruppe 1 (zur Erläuterung der Verkehrsgruppen: siehe Plakat „Wir sorgen für sicheren Schiffsverkehr und regeln die Schifffahrt auf dem NOK“, hier auf der Aussichtsplattform). Führer von Schiffen der Verkehrsgruppe 2 können nach einer erfolgreichen mündlichen Prüfung und Führer von Schiffen der Verkehrsgruppe 3 nach dem Bestehen einer mündlichen und praktischen Prüfung von der Lotsenannahmepflicht für den gesamten Nord-Ostsee-Kanal oder für eine Teilstrecke befreit werden. Die Abnahme der Prüfung und die Erteilung der Freifahrerscheine erfolgt durch das Wasser- und Schifffahrtsamt.

Seelotsen arbeiten nicht im Schichtdienst, sondern in einer Reihenfolge, bei der sich der zuletzt Tätige wieder hinten einreiht (sog. Bört). Die Arbeitszeiten sind abhängig vom Verkehrsaufkommen und daher schwer vorhersagbar. Ihr Verdienst, das Lotsgeld, bemisst sich nach einem behördlich festgelegten Tarif.

Fahrzeuge haben in der Regel Kanalsteurer anzunehmen, wenn eine der folgenden Abmessungen überschritten wird:
Länge: 100 / 120 m
Breite: 16,50 / 14,00 m
Tiefgang: 6,10 m

Bilder

Oben:
Lotsenstation Schülp (die Station befindet sich etwa in der Mitte des Kanals bei Rendsburg)

Links unten und mitte rechts:
Lotsenwechsel

Unten rechts:
Auf der Brücke eines Seeschiffs, Kanalsteurer bei der Arbeit

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Traumschiffe

Kreuzfahrer im Nord-Ostsee-Kanal

Den Nord-Ostsee-Kanal passieren im Jahr mehr als 100 Kreuzfahrtschiffe.
Bei uns erfahren Sie aus erster Hand, welches Kreuzfahrtschiff wann den Nord-Ostsee-Kanal passiert. In Abhängigkeit der Verfügbarkeit der Schleusenanlagen und der Anzahl Schiffe die den Kanal befahren wollen, kann es zu Abweichungen bei den unten angegebenen Uhrzeiten kommen. Die Kreuzfahrtschiffe genießen keine Vorfahrt. Sie reihen sich mit den anderen Schiffen ein.
Lange Zeit war das Kreuzfahrtschiff „Norwegian Dream“ ein Dauergast im NOK und gleichzeitig auch das größte Schiff, das den Kanal befuhr (235 m lang, 32 m breit). Heute fährt die ex „Norwegian Dream“ als „SuperStar Gemini“ im asiatischen Raum. Der größte im Jahr 2014 den NOK passierende Kreuzfahrer wird mit 218 m Länge und 28 m Breite die „Balmoral“ sein, gefolgt u.a. durch die Aida Cara mit 193 m Länge und 28 m Breite.

Traumschiffkalender
(Aushang in Bearbeitung)

Sie können auch telefonisch erfahren, ob sich derzeit ein Kreuzfahrer im Kanal befindet. Aktuelle Ansage unter: 04852/885-122

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

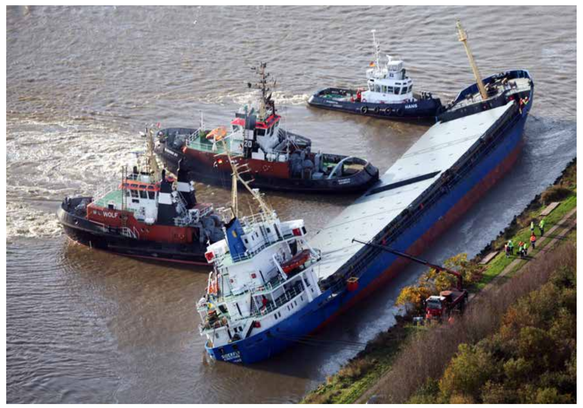
Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Havariebearbeitung

Wenn es doch einmal knallt...



Havarien wie z.B. eine ernsthafte Schiffskollision mit einem Schleusentor oder ein im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) gestrandetes Schiff sind sehr selten. Maximal 1 bis 2 nennenswerte Havarien treten pro Jahr auf und die schnelle Wiederinbetriebnahme des Verkehrsweges und die Durchführung von Sofortmaßnahmen ist dann unsere Aufgabe.

Kommt es z.B. zu einer Kollision mit einem Schleusentor, begutachten wir den Schaden zusammen mit dem Schiffsversicherer und leiten unverzüglich die Reparatur ein. Die Schleusenkammer steht der Schifffahrt dann in der Regel für einen Tag nicht zur Verfügung. Wenn das Tor jedoch so stark beschädigt ist, dass es vor Ort nicht repariert werden kann, wechseln wir es mit Schlepperhilfe und Einsatz eines Schwimmkrans aus und bauen eines unserer zwei Ersatztore wieder ein. Diese Arbeiten nehmen dann zwei bis drei Tage in Anspruch.

Handelt es sich bei einer Havarie um eine komplexere Schadenslage - z.B. ein sinkendes Schiff auf der Kanalstrecke - dann ist das Havariekommando in Cuxhaven darauf eingerichtet, die Havarieabwicklung zu koordinieren. Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer. Es hat 2003 seinen Dienst aufgenommen und gewährleistet ein gemeinsames Unfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Das Havariekommando steuert die verschiedenen Maßnahmen, die bei einer Bergung notwendig sind z.B. zur Verletztenversorgung, Schadstoffunfallbekämpfung, und Brandbekämpfung.

Die letzte größere Havarie war der Unfall des 100 m langen Frachtschiffs „Siderfly“ im Oktober 2013. Das Schiff war nach einer Kollision mit einem anderen Schiff leckgeschlagen und im Begriff zu sinken. Es konnte jedoch am Ufer von drei Schleppern gehalten und dann innerhalb von 11 Tagen geborgen werden. Nur Schiffe bis 140 m Länge konnten die Unfallstelle in dieser Zeit noch passieren.

Bilder

Links: Kollision eines Seeschiffs mit einem Schleusenschiebetor in der Großen Schleuse - das Tor musste ausgebaut und durch eines der zwei Reservetore ersetzt werden. Die Reparaturkosten trägt in der Regel die Versicherung des Schiffseigentümers; sie gehen in die Hunderttausende.

Rechts: Reparatur eines nur leicht angefahrenen Schiebetors. Oft sind nur Stahlteile verbogen und Führungsschienen beschädigt. Diese kleinere Schäden können wie hier dann von unseren Fachkräften vor Ort repariert werden.

Rechts unten: Havarie der Siderfly im Oktober 2013. Das Schiff kollidierte mit einem anderen Schiff und sank im Bereich der Böschung. Schlepper stabilisierten seine Lage. Später wurde das Schiff geborgen und abgeschleppt.

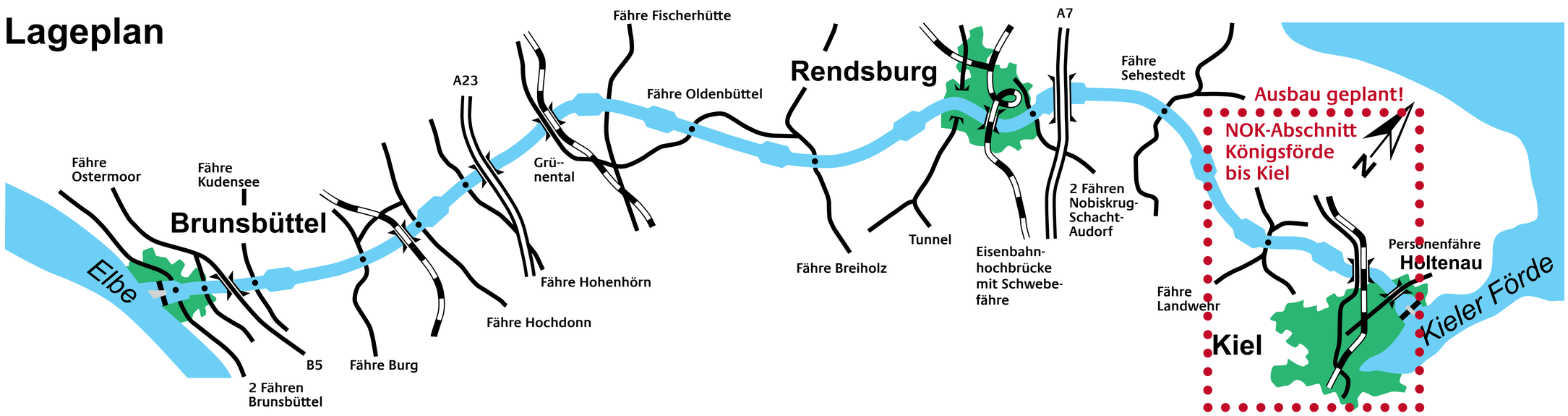
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Der NOK verbindet die Elbe / Nordsee mit der Ostsee
und wir verbinden die Ufer mit Tunnel Brücken und Fähren



Der NOK kann an 14 Fährstellen, über 10 Brücken oder durch eine Tunnelanlage (Straßen- und Fußgängertunnel Rendsburg) überquert werden.

Während der Kanal zwischen Brunsbüttel und Königsförde überwiegend in weiten Kurven verläuft und der Wasserspiegel dort 162 m / die Kanalsohle 90 m breit ist, hat er auf seinem Abschnitt von Königsförde bis Kiel noch den Ausbauzustand von 1914. Dieser ca. 20 km lange Abschnitt ist geprägt durch enge Kurven und eine deutlich geringere Wasserspiegelbreite (102 m) / Sohlenbreite (44 m). Um die Leistungsfähigkeit des Kanals für die internationale Schifffahrt auch in Zukunft zu gewährleisten, stehen der wichtigen Transitstrecke Nord-Ostsee-Kanal umfangreiche Ausbaumaßnahmen bevor:
Neubau Schleusenkammer und Grundinstandsetzung der Schleusenanlage in Brunsbüttel, Grundinstandsetzung der Schleusenanlage in Kiel-Holtenau, Ausbau der Oststrecke mit Kurvenoptimierung, Vertiefung des Kanals, Optimierung des Verkehrsflusses. Für die Querung des Nord-Ostsee-Kanals stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung (siehe oben). Jährlich nutzen ca. 3,3 Mio. Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer die Fährverbindungen in der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (der Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal hat Vorfahrt!). Den Rendsburger Straßentunnel nutzen jährlich über 13. Mio Fahrzeuge im Zuge der B77. Im Fußgängertunnel werden jährlich rund 1,1 Mio. Nutzer gezählt.

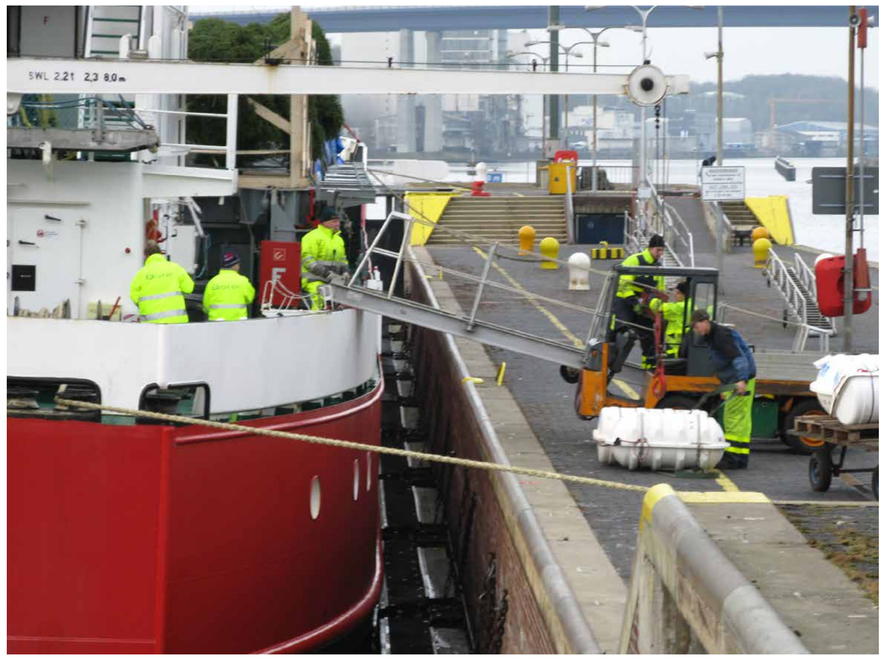
Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Durch den Kanal... statt rund um Skagen

Der Kanal bietet der Schifffahrt viele Vorteile



Der NOK erspart Schiffen einen Umweg von ca. 450 km

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt. Er verbindet die Nordsee mit der Ostsee. In seiner Bedeutung ist der Nord-Ostsee-Kanal nicht nur wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsstruktur, sondern auch wesentlicher Baustein des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Durch seine Weg- und Zeitvorteile stellt die Bundeswasserstraße NOK für die internationale Schifffahrt einen großen wirtschaftlichen Vorteil dar.

Das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals bringt je nach Abfahrts- und Zielhafen erhebliche Wegevorteile, im Schnitt 250 Seemeilen (463 km). Je nach Geschwindigkeit des Schiffes kann durch geschickte Routenwahl ein hoher Zeitverlust vermieden und Treibstoff eingespart werden.

Fährt ein Schiff z.B. von Dover nach Kiel, spart es im Vergleich zu dem Weg um Dänemark 368 Seemeilen (682 km). Von Hamburg nach Stockholm oder Riga erspart der NOK 336 Seemeilen (622 km). Aber auch von Rotterdam nach Klaipeda kann das Schiff via NOK von 183 eingesparten Seemeilen (334 km) profitieren. Ein kleines Seeschiff zahlt für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals etwa 1.000 Euro, ein sehr großes Schiff etwa 6.000 Euro.

In der Schleusenanlage Kiel-Holtenau können die Schiffe die etwa 30-minütige Schleusenzeit auch zum Be- und Entladen von Verbrauchsgütern nutzen. Die Wege sind hier - anders als in der Schleuse Brunsbüttel - ebenerdig und die Schleusentore können von kleinen E-Karren befahren werden. In Brunsbüttel ist das aus hochwasserschutztechnischen Gründen so nicht möglich.

Wenn Sie die Schiffe in der Schleuse beobachten, können Sie sehen, wie Paletten mit Getränken, Nahrungsmitteln, Ersatzteilen etc. zu den Schiffen gebracht bzw. abgeholt werden. Im Bereich der Schleuse sind verschiedene Makler ansässig, die der Schifffahrt diesen Service anbieten. Geladen wird in der Regel mit den schiffseigenen Kränen und über die Gangways.

Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wir verbinden Wirtschaftsräume

Die wirtschaftliche Bedeutung des NOK

Der Nord-Ostsee-Kanal ist eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Er schließt Skandinavien und die baltischen Staaten an den Weltverkehr an.

Die Öffnung des Eisernen Vorhangs Anfang der 90er Jahre und der Zusammenbruch der osteuropäischen Volkswirtschaft führten zunächst zu einem starken Rückgang des Schiffsverkehrs (rechtes Diagramm). Heute tragen insbesondere die baltischen Staaten (Estland, Lettland, Litauen) aber auch Polen und Russland zu einem stetigen Zuwachs des Transportvolumens und zu einer Zunahme des Schiffsverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei.

Ende der neunziger Jahre bis zur Wirtschaftskrise 2009 stieg der Schiffsverkehr stetig an. Mit 105,9 Mio. Tonnen transportierter Ladung wurde 2008 das höchste Jahresergebnis in der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals erzielt. 2012 wurde dieses Ergebnis nur knapp verfehlt. Das steigende Verkehrsaufkommen der vergangenen Jahre resultiert vor allem aus dem rasanten Anstieg des Containerverkehrs, der auch den Einsatz immer größerer Zubringerschiffe (Feederschiffe) zur Folge hat.

Besonders im Feederverkehr steigt die Anzahl und die Größe der Schiffe. Laut einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebenen Studie zur Seeverkehrsprognose ist bis 2025 mit einem wachsenden Güterumschlag in den deutschen Seehäfen zu rechnen. Für den Nord-Ostsee-Kanal bedeutet das steigende Transportzahlen. Mit verschiedenen Maßnahmen in den kommenden Jahren wird sichergestellt, dass der Nord-Ostsee-Kanal langfristig als leistungsstarker Verkehrsweg zur Verfügung steht:

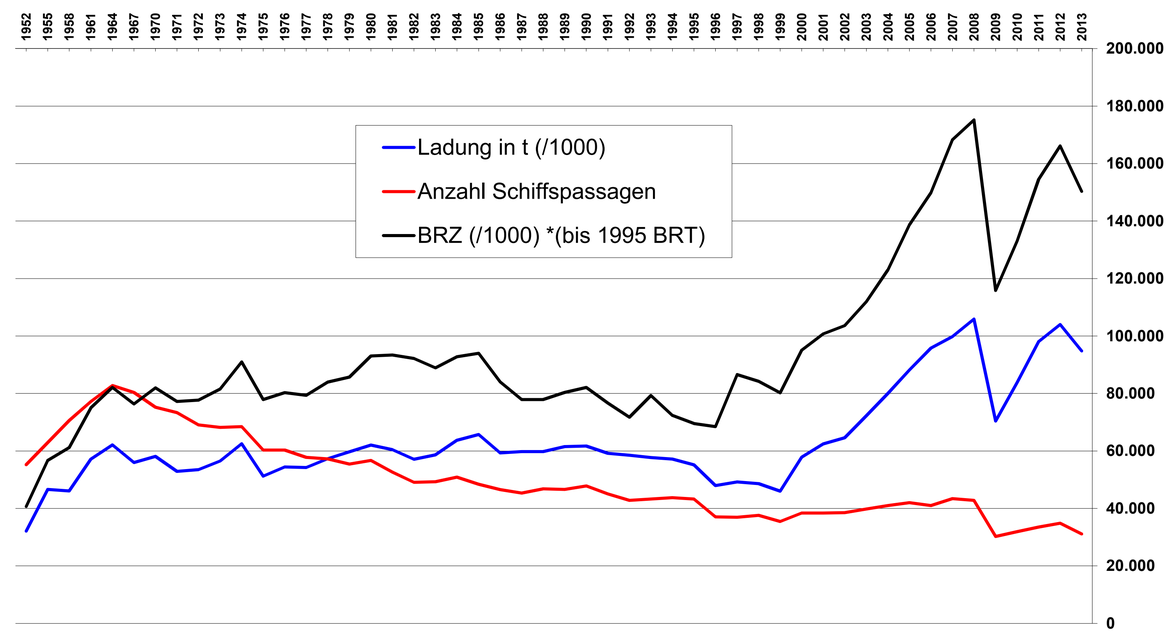
- Neubau Schleusenkammer und Grundinstandsetzung der Schleusenanlage in Brunsbüttel
- Grundinstandsetzung Schleusenanlage Kiel-Holtenau
- Vertiefung des Kanals
- Optimierung des Verkehrsflusses
- Ausbau Oststrecke mit Kurvenoptimierung

Im Jahr 2013 befuhren rund 31.000 Schiffe (ohne Sportboote) den Nord-Ostsee-Kanal, die zusammen rund 95 Mio. Tonnen Ladung transportierten (im Vergleich: Suez Kanal [Jahr 2010] rd. 17.800 Schiffe und Panama Kanal [Jahr 2011] rd. 14.700 Schiffe). Damit wird der Kanal von etwa 85 Schiffen pro Tag befahren - zzgl. rund 13.000 Sportbooten im Jahr.

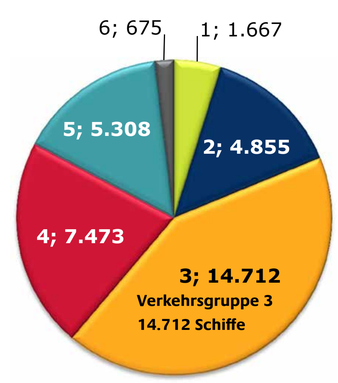
Die Schiffe werden zunehmend größer. Auch wenn noch die meisten Schiffe, die den Kanal passierten, zur Verkehrsgruppe 3 gehörten, so wurde doch die meiste Ladung bereits mit Schiffen der Verkehrsgruppe 4 und 5 transportiert (siehe Kreisdiagramme).

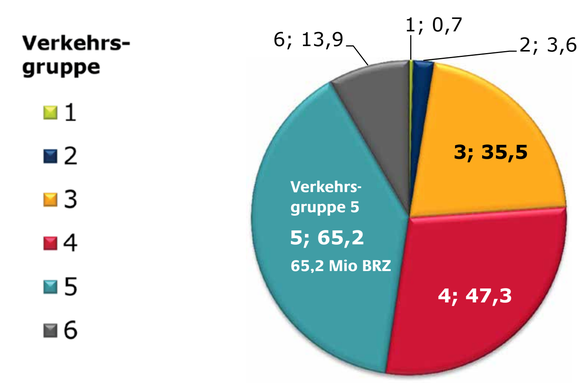
Der Trend hin zu immer größeren Schiffen auf dem NOK hält an.

Entwicklung des NOK-Schiffsverkehrs von 1952 bis 2013



Anzahl Schiffe im Jahr 2012
(nach Verkehrsgruppen,
rd. 35.000 Schiffe ohne Sportboote)





Größe der Schiffe im Jahr 2012
(nach Verkehrsgruppen,
166 Mio. BRZ im Jahr 2012)

Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Der Nord-Ostsee-Kanal und seine Schleusen

Einige Daten ...

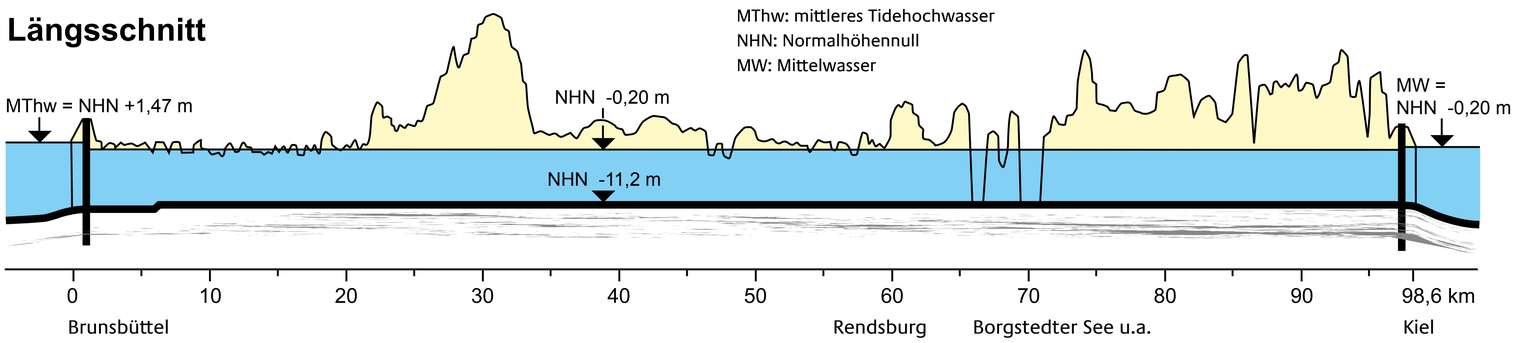
Daten des Nord-Ostsee Kanals

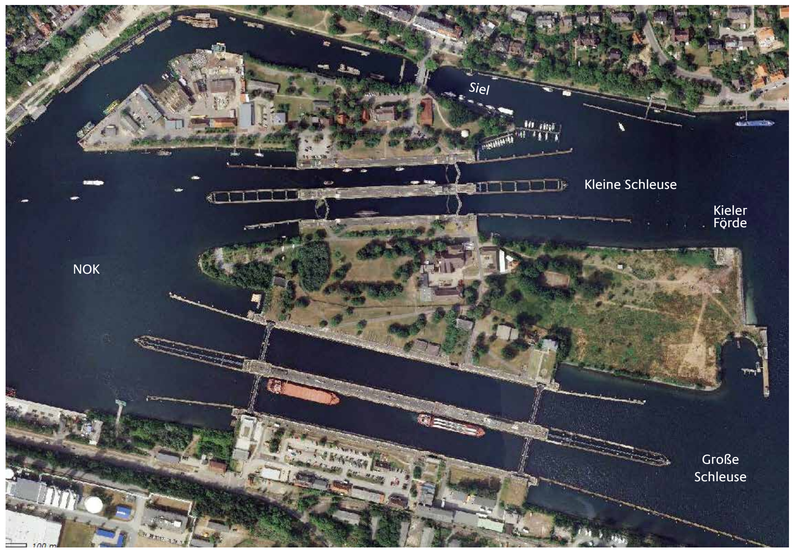
Ursprünglicher Name des Kanals	Kaiser-Wilhelm-Kanal
Internationaler Name	Kiel Canal
Gesamtlänge	98,637 Kilometer
Breite Wasserspiegel / Sohle damals	67 Meter / 22 Meter
Wassertiefe damals	8,5 Meter
Bauzeit	1887-1895
Erbauungskosten	156 Millionen Reichsmark
Beim Bau beschäftigte Menschen	bis zu 8.900 Mann im Jahre 1892
Schichtlohn eines Erdarbeiters damals	3,30 Reichsmark
Bodenbewegungen	mehr als 80 Millionen m³
Eröffnung des Kanals	21. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II
1. Erweiterung von 1907 bis 1914 für	242 Millionen Reichsmark
Bodenbewegungen	fast soviel wie beim Kanalbau
Breite Wasserspiegel / Sohle	102,5 Meter / 44 Meter
Wassertiefe	11 Meter
2. Erweiterung 1965 bis 2001	840 Millionen DM
veranschlagte Bodenbewegungen	ca. 41 Millionen m³
Breite Wasserspiegel / Sohle heute	162 Meter / 90 Meter
Wassertiefe heute	11 Meter
Schiffszahlen (Jahr 2012)	rd. 35.000 Schiffe + 14.000 Sportboote
Im Vergleich Suez Kanal (Jahr 2010)	rd. 17.800 Schiffe
und Panama Kanal (Jahr 2011)	rd. 14.700 Schiffe
Gütertransporte gesamt (Jahr 2012)	rd. 104 Mio. Tonnen
Fläche für die der NOK als Vorfluter dient	1.580 km²
maßgebender Wasserstand Kanalstrecke	NN -0,20 m
Anzahl der Weichen	12 Ausweichstellen (Gegenverkehr)
Dauer einer Kanalpassage	ca. 8 Stunden
Maximalgeschwindigkeit im Kanal	15 km/h (Verkehrsgruppe 6 = 12 km/h)
max. Schiffsgröße für Kanalpassage	Länge 235 m, Breite 32,5 m, Tiefgang 7,0 m
oder	Länge 193 m, Breite 23,5 m, Tiefgang 9,0 m
oder	Länge 160 m, Breite 27,0 m, Tiefgang 9,5 m

- Der Schiffsverkehr im Kanal wird in 6 Verkehrsgruppen (VG) eingeteilt von klein (VG1) bis groß (VG6) und von der Verkehrszentrale NOK in Brunsbüttel aus gelenkt.
- Für Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 3,10 Metern und für Schiffe ab Verkehrsgruppe (VG) 2 besteht Lotspflicht, Ausnahmen sind möglich (nur VG 2 und 3).
- Außerdem müssen Schiffe einer bestimmten Größe einen bzw. zwei Kanalsteurer annehmen (z.B. > 6,1 m Tiefang bzw. > 15,5 m Breite bei maximal 100 m Länge)
- Sportfahrzeuge dürfen den Kanal nur während der Tageszeit befahren.

Die Schleusen in Kiel-Holtenau

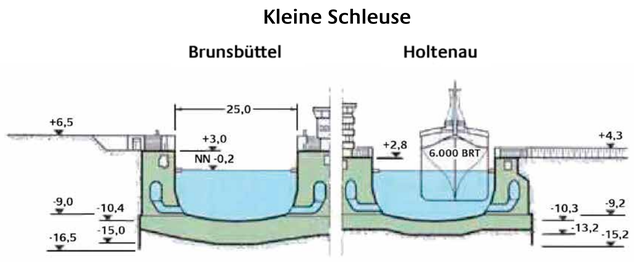
Kleine Schleuse (je zwei Ebbe- und 2 Flutstemmtore pro Kammer)	
Nutzlänge	125 Meter
Nutzbreite	22 Meter
Drempeltiefe in Kiel-Holtenau	NN - 9,80 Meter
Schleusungszeit	ca. 15 bis 30 Minuten
Große Schleuse (2 Schiebetore pro Kammer, 2 Reservetore)	
Nutzlänge	310 Meter
Nutzbreite	42 Meter
Drempeltiefe	NN -14,00 Meter
Schleusungszeit	im Mittel 20 bis 25 Minuten
- bei Niveauausgleich (Kanal und Ostsee gleicher Wasserstand)	3 bis 15 Minuten

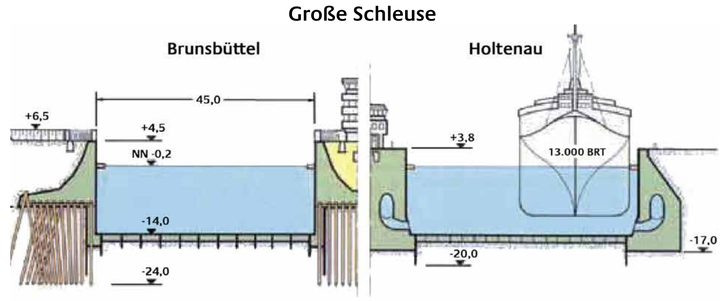




Schleusenanlage Kiel-Holtenau

In der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals





Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Eisenbahnhochbrücke und Schwebefähre Rendsburg

Im Jahr 2013 wurden beide 100 Jahre alt

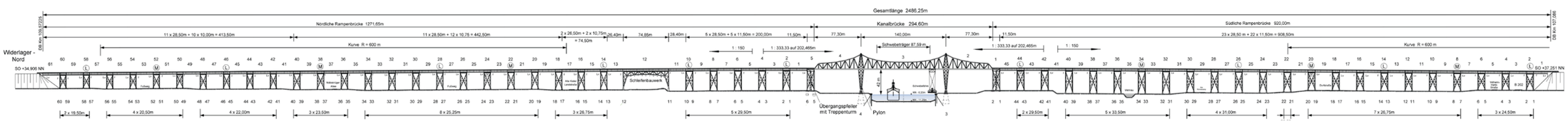
Mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurden einige vorhandene Landverkehrswege und Gemeinden durchtrennt. Brücken und Fährverbindungen schlossen die entstandenen Lücken. Neben den Hochbrücken Grünental und Levensau wurden zunächst vier ebenerdige Drehbrücken und eine Prahm-Drehbrücke gebaut. Die Drehbrücken erwiesen sich bald als erhebliches Hindernis für Schiffs-, Bahn- und Straßenverkehr. Im Zuge der ersten Kanalerweiterung wurden sie fast alle durch Hochbrücken ersetzt.

Im Zeitraum von 1911-1925 entstand am Kanal außer der Straßenhochbrücke in Kiel-Holtenau und der Eisenbahnhochbrücke Hochdonn auch das heutige Wahrzeichen der Stadt Rendsburg, die Rendsburger Hochbrücke (Bauzeit: 1911-1913). Mit 2.486 m Länge und einem Gewicht von 16.700 t gehört die riesige Brückenanlage für die Haupteisenbahnstrecke Hamburg - Neumünster - Flensburg zu den größten und technisch spektakulärsten Stahlbauwerken.

Beim Bau wurde ein „Trick“ angewandt, der bis dahin nur im Hügel- und Gebirgsland für derartige Höhenunterschiede genutzt wurde. Mit einer sich selbst schneidenden 4,5 km langen Schleife auf dem damals noch unbebauten Gelände zwischen Kanal und Eider gelang es, den nur 600 m vom Kanalufer entfernt liegenden Rendsburger Bahnhof, trotz der Überquerung des Kanals in 42 m Höhe, wieder anzubinden.

Besonders bekannt wurde die Rendsburger Hochbrücke durch die unter dem mittleren Brückenträger hängende Schwebefähre. Sie ist weltweit eines der letzten 10 Bauwerke dieser Art und seit 1913 in Betrieb für Straßenfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger. Die Stadt Rendsburg strebt die Aufnahme in das UNESCO-Weltkulturerbe an.

Durch die gestiegenen Anforderungen des Straßenverkehrs sind im Laufe der Jahre weitere Hochbrücken hinzugekommen. Heute überqueren 10 Brücken den Nord-Ostsee-Kanal. Für vier ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zuständig: die beiden Eisenbahnhochbrücken in Hochdonn und Rendsburg sowie die beiden kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücken Grünental und Levensau.



Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

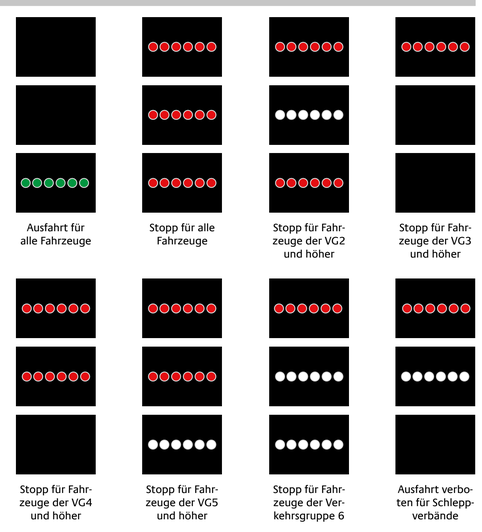
WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wir sorgen für sicheren Schiffsverkehr
und regeln die Schifffahrt auf dem NOK

Verkehrsgruppe		Länge bis	Breite bis	Tiefgang bis	Schleppverbände
Fritz Behrens Länge: 24 m Breite: 6 m Tiefgang: 2,1 m	1	45 m	9,5 m	3,1 m	L: 65 m, B: 10 m, T: 3,1 m
		55 m	8,5 m	3,1 m	
Vaterland Länge: 80 m Breite: 8 m Tiefgang: 2,5 m	2	65 m	13 m	3,7 m	L: 85 m, B: 13,5 m, T: 3,7 m
		85 m	11 m	3,7 m	
Ems Highway Länge: 100 m Breite: 18 m Tiefgang: 4,8 m	3	120 m	19 m	6,1 m	L: 135 m, B: 19 m, T: 6,1 m
		140 m	17 m	6,1 m	
Acavus Länge: 127 m Breite: 20 m Tiefgang: 5,6 m	4	130 m	23,5 m	9,5 m	L: 155 m, B: 23,5 m, T: 6,1 m
		160 m	20,5 m	9,5 m	
Flottbek Länge: 169 m Breite: 27 m Tiefgang: 8,3 m	5	200 m	28 m	laut Tabelle	L: 185 m, B: 27 m, T: 9,5 m
		210 m	27 m	laut Tabelle	
Norwegian Dream Länge: 230 m Breite: 29 m Tiefgang: 7 m	6	235 m	32,5 m	laut Tabelle	genehmigte, außergewöhnliche Schleppverbände
		- / -	- / -	- / -	

Schematische Darstelung einer Weiche (es existieren 12 Ausweichstellen im rund 100 km langen Nord-Ostsee-Kanal)

Weichensignalanlage



Lichtsignale der Weichensignalanlagen und ihre Bedeutung

Abhängig von Länge, Breite, Tiefgang und Ladung werden die Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal befahren in sechs unterschiedliche Verkehrsgruppen (VG) eingeteilt - von klein (VG1) bis groß (VG6). Begegnen sich zwei Schiffe, wird eine Begegnungsziffer ermittelt. Dazu werden die Verkehrsgruppen der jeweiligen Fahrzeuge einfach addiert. Auf seiner gesamten Länge bietet der Kanal - je nach Ausbauzustand der Strecke - abschnittsweise Platz für Begegnungen der Summen 6 bis 8. Da sich aus Platzgründen also nicht überall im Kanal alle Schiffe bedenkenlos begegnen können, gibt es insgesamt zwölf Ausweichstellen - sogenannte „Weichen“. In den Weichen ist die Begegnungssumme nicht eingeschränkt, hier können sich auch die größten Schiffe gefahrlos begegnen. Schiffe, die in einer Ausweichstelle liegen, warten in der Regel auf die Durchfahrt anderer Schiffe. Dalbenreihen in den Weichen erleichtern den wartenden Schiffen insbesondere bei viel Wind, ihre Position zu halten.

Die Verkehrszentrale NOK überwacht und regelt den Verkehr auf dem Kanal anhand eines Weg-Zeit-Diagramms. Auf diesem Diagramm ist dargestellt, welches Schiff sich wo im Kanal befindet und mit welcher Geschwindigkeit fährt, wo es wann sein wird. Diese Prognose ist zur Ermittlung der voraussichtlichen Begegnungen der Schiffe unverzichtbar.

Je nach Verkehrslage müssen Schiffe größerer Verkehrsgruppen in einer Weiche warten, während Schiffe kleinerer Verkehrsgruppen diese Weiche noch passieren dürfen. Eine Vielzahl an Signalbildern ermöglicht eine sehr feine Verkehrsregulierung und damit einen optimalen Verkehrsfluss. Jeder Signalmast hat in der Regel drei Signalebenen die verschiedenfarbig bestückt sind, damit die unterschiedlichen Signale dargestellt werden können. Hauptsächlich zeigen die Weichensignale die hier links dargestellten Signalbilder. Die Verkehrszentrale NOK in Brunsbüttel überwacht und plant den Schiffsverkehr auf dem Kanal und regelt bei Bedarf die Signale per Hand. Ansonsten geschieht dieses weitgehendst automatisch.

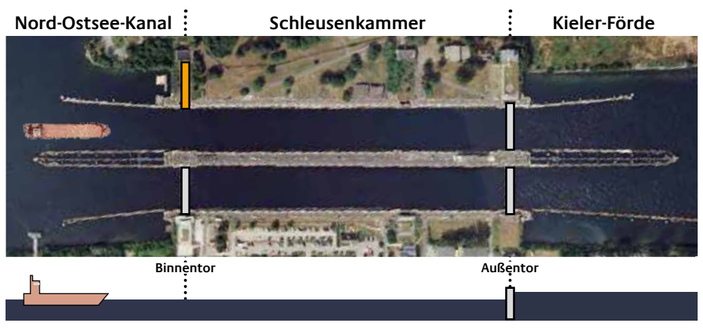
Weitere Informationen:
Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Telefon 0431 3603-0
www.wsa-kiel.wsv.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

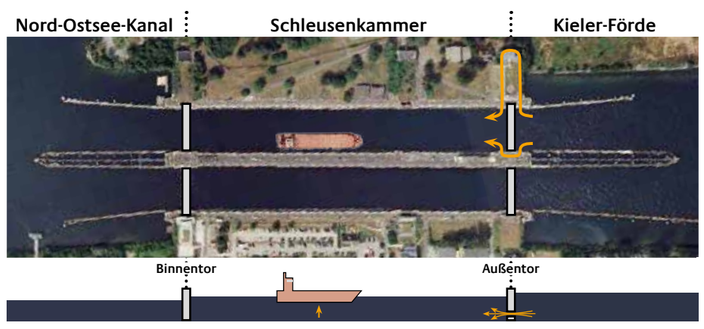
WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wie funktioniert eine Schleuse

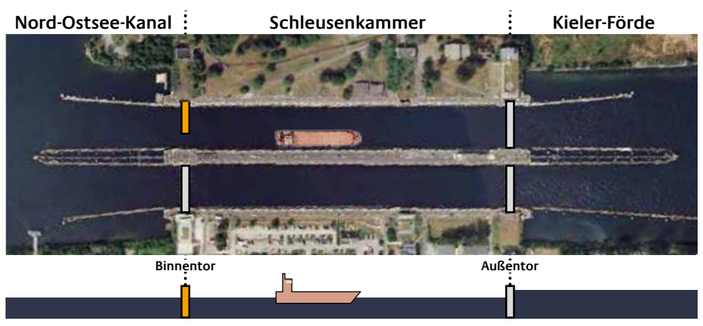
Schleusen sind erforderlich, wenn unterschiedliche Wasserstände überwunden oder ungünstige Strömungen unterbrochen werden sollen. Der Wasserstand im Kanal ist in der Regel mit dem der Förde nicht genau gleich.



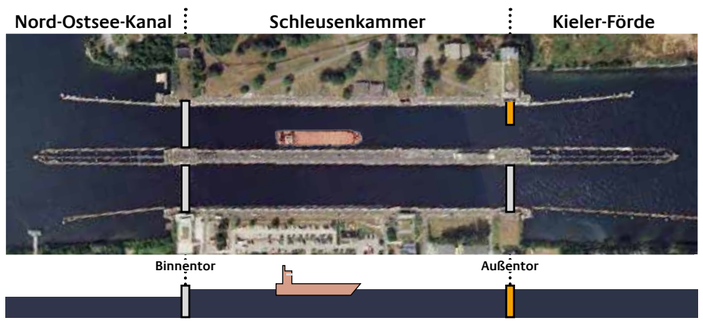
Aus dem Kanal möchte ein Schiff in die Förde. Der Schleusenmeister setzt die Einfahrtsignale und öffnet das kanalseitige Schleusentor. Das Schiff läuft in die Schleusenkammer ein. Festmacher nehmen die Leinen an und machen es fest, damit es nicht in der Schleuse unkontrolliert vertreibt.



Sollte der Fördewasserstand höher/tiefer sein als der Kanalwasserstand, muss der Wasserstand in der Schleusenkammer angehoben/abgesenkt werden. Um dieses zu erreichen, werden vom Schleusenmeister Schieber in Bewegung gesetzt. Sie bewirken, dass sich der Wasserspiegel über Öffnungen die sich in der Schleusenmauer befinden ausgleichen kann.



Das Binnentor wird geschlossen. Lotsen wechseln, Kanalsteurer gehen von Bord. Ggf. wird das Schiff auch von Maklern mit Schiffsausrüstung beliefert. Das darf gemäß Schleusenbetriebsordnung nicht länger dauern als der Schleusungsvorgang selbst.



Wenn der Wasserstand in der Kammer den Wasserstand in der Förde erreicht hat, kann das fördeseitige Schleusentor geöffnet werden. Festmacher lösen die Schiffsleinen. Ist das fördeseitige Schleusentor geöffnet, verlässt das Schiff die Kammer und fährt in die Kieler Förde.

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Der Kanal lebt

Fähren, Brücken und Ausweichstellen

Wenn Sie in Richtung Kanal sehen, dann erkennen Sie drei Dinge die den Kanal typischerweise ausmachen: Hochbrücken, Fähren und Ausweichstellen (sog. „Weichen“).

Fähre „Adler 1“

Diese kleine Fähre ist die einzige reine Personenfähre am Kanal. Alle anderen 14 Fähren nehmen auch PKW und LKW mit. Mit Bau des Kanals vor mehr als 100 Jahren wurden viele Verbindungen und Wege unterbrochen. Seither ist es Aufgabe der Kanalverwaltung, diese Verbindungen wieder herzustellen - und zwar für die Nutzer kostenfrei, so steht es im Planfeststellungsbeschluss.

Holtenauer Hochbrücken

2 Hochbrücken überspannten den Kanal bei seinem Bau, 10 Hochbrücken sind es heute. Die beiden Brücken, die Sie heute hier sehen, stammen von 1972 und 1996. Ihre Gesamtlänge beträgt 518 m, die Breite zwischen den Stützpfeilern 186 m. Die Duchfahrtshöhe beträgt 40 m.

Ausweichstelle Binnenhafen

Am rechten Ufer können Sie Dalben und eine Art Ampel erkennen. Diese Dinge gehören typischerweise zu den sog. Weichen. Die Ampel und somit die Begegnung von Schiffen regelt die Verkehrszentrale NOK in Brunsbüttel.

Bilder

Links:
Personenfähre Adler 1
Die Fähre fährt im Viertelstundentakt. Sie haben einen guten Blick auf die Schleusen.

Mitte:
Hochbrücke Kiel-Holtenau, mit im Bild: die alte Prinz-Heinrich-Brücke

Rechts:
Schiffsbegegnung in der Schwartenbeker Weiche. Der Kanal wird in beiden Richtungen von Schiffen befahren, aber nur in den 12 Ausweichstellen dürfen sich die großen Schiffe begegnen.

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

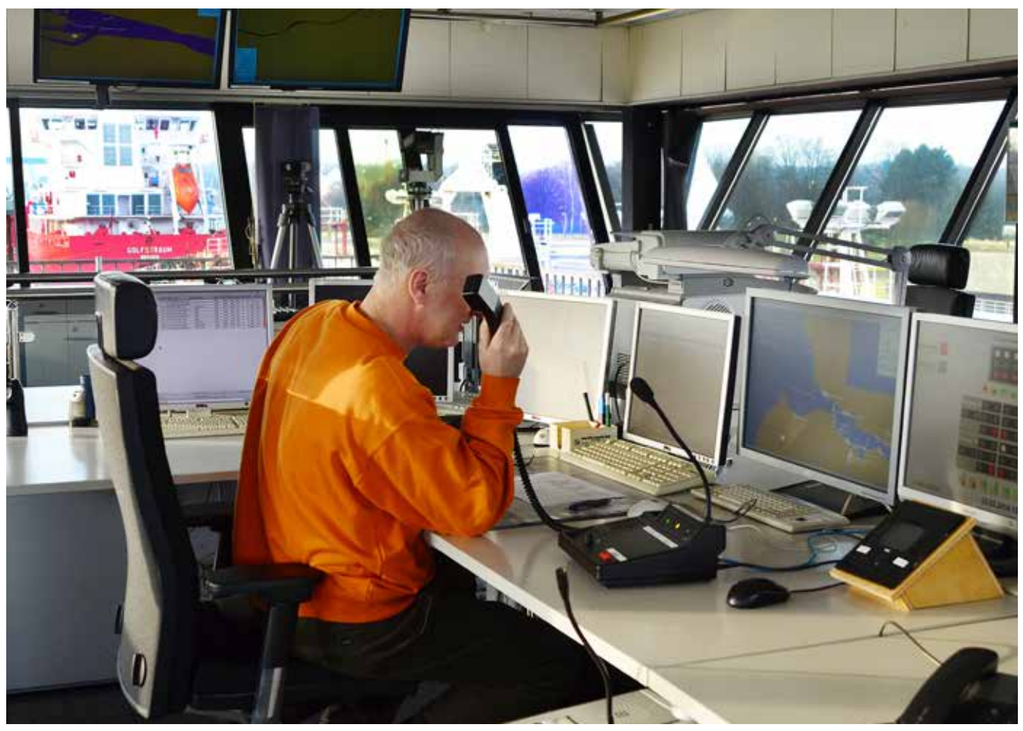
Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Immer was los auf der Schleuse

Schleusenbetrieb ist Teamarbeit



Zoll, Lotsen, Kanalsteurer, Bundespolizei, Wasser- und Schifffahrtsamt, Makler und noch einige mehr sorgen gemeinsam dafür, dass der Kanal seine Leistungsfähigkeit entfalten kann. Zeit- und Kostenersparnisse sind es, die den Kanal für die Schifffahrt so attraktiv machen.

Der Betrieb der Schleusenanlage liegt in den Händen der Schleusenmeister, die durch eine vorausschauende Planung die Schleusungen so organisieren, dass für die Schifffahrt möglichst keine Wartezeiten entstehen.
Vom Schleusenleitstand aus öffnen und schließen sie die Schleusentore und sorgen für den Ausgleich des Wasserspiegels. Es werden die Schleusensignale bedient und das Ein- und Auslaufen der Schiffe ständig überwacht.

Je nach Wasserstandsunterschied in der Förde und dem NOK dauert eine Schleusung im Mittel etwa 20 Minuten.

In Kiel-Holtenau besteht für die Schifffahrt die Möglichkeit, Waren jeder Art an Bord und von Bord zu geben. Dieses darf jedoch grundsätzlich nicht länger dauern als der Schleusenvorgang selbst.

Wasser- und
Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2
24159 Kiel
Telefon: 0431-3603-0

Weitere Informationen:
wsa-Kiel-Holtenau@wsv.bund.de