

Karten, Seehandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse usw. bitte sofort berichtigen.

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen in der „Jährlichen Beilage zu den Nachrichten für Seefahrer“ (NfS) sowie im „Handbuch für Brücke und Kartenhaus“.

Übersetzungen

Die bereitgestellten englischen Übersetzungen sind ein Service für die internationale Schifffahrt. Rechtsverbindlich ist der deutsche Text.

Freiwillige Mitarbeit

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Seeschifffahrt. Beiträge erbitten wir an das:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5, 18057 Rostock
Telefon/*Telephone* +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/*operator*)
Telefax +49 (0) 3 81 45 63-9 48 (Vermittlung/*operator*)
E-Mail/*E-mail* nfs@bsh.de
Internet www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.

Verbindlicher Endpreis Monatsabonnement € 12,50 inkl. MwSt., Einzelheft € 4,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)

(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung“)

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2022
www.bsh.de

ISSN-Nr. Druck 0027-7444
Digital 1437-4048

Charts, Sailing Directions and Lists of Lights etc. to be corrected immediately.

Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sector limits of lights from seaward.

Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Other heights referred to chart specific height datum.

Distances in metric units, nautical miles, and cable lengths.

For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Additional abbreviations and explanations are provided in the enclosure to the “Annual enclosure to the Notices to Mariners” (NfS) and in the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus”.

Translations

The provided English translations are a service for the international shipping. The German text version prevails in any case.

Voluntary cooperation

Any information provided to supplement or correct nautical publications supports the safety of navigation. Such information should be sent to:

The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

Fixed price per month € 12.50 incl. VAT, single issue € 4.00 incl. VAT (plus postage)

(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)

© Federal Maritime and Hydrographic Agency
Hamburg and Rostock 2022
www.bsh.de

ISSN-Nr. Print 0027-7444
Digital 1437-4048

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections*

Nach den Nachrichten für Seefahrer Heft 01/2020 bis zum Heft 43

According to the German Notices to Mariners (NfS) issue 01/2020 to issue 43

Neuerscheinungen des BSH/*New BSH publications*

Bücher/*Books*: –

Karten/*Charts*: –

Teil 1 – Berichtigungen zu den Karten/*Part 1 – Corrections to charts***Nordsee/*North Sea***

1220 1610 1620 1630

Ostsee/*Baltic Sea*

keine/*nil*

Teil 2 – Berichtigungen zu den Seebüchern/*Part 2 – Corrections to nautical publications*

20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2021

Teil 3 – Mitteilungen/*Part 3 – Notifications*

- DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten/*DE. Baltic Sea. German Coast. Kiel Fjord. Hörnbrücke Bridge. Openings*
- DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 285/22 veröffentlicht/*DE. BSU. Investigation Report No. 285/22 issued*

Beilagen/*Enclosures*

keine/*nil*

P- und T-Berichtigungen/*P and T corrections***Gültige P- und T-Berichtigungen**
vom 04. November 2022***P and T Corrections in force***
*dated 04 November 2022*Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 01/2020 bis zum Heft 43*According to the German Notices to Mariners (NfS)*
issue 01/2020 to issue 43

Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>	Karten-Nr. <i>Chart No.</i>	NfS-Heft-Nr. <i>NfS issue No.</i>
T 30	2022: 43	T 151	2020: 52–53
T 31	2021: 39		2021: 01, 17
	2022: 43	T 1100	2022: 17
T 36	2022: 43	T 1180	2022: 26
T 40	2021: 17	T 1514	2021: 01
T 51	2021: 44	T 1860	2022: 17
T 98	2021: 39	T 2210	2022: 43
	2022: 29–30		

Teil 1/Part 1**Berichtigungen zu den Karten/*Corrections to charts*****Nordsee/North Sea****★ 1220****S-lich Großer Vogelsand**

Letzte NfS:

41/22

Trage ein

Insert

8_s und streiche 9_s dicht dabei
and delete close by

53° 59,17' N 008° 27,86' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 84504/22) 44/22

★ 1610**S-lich Großer Vogelsand. W-lich Neufeld-Reede West**

Letzte NfS:

41/22

Trage ein

Insert

8_s und streiche 9_s dicht dabei
and delete close by

53° 59,17' N 008° 27,86' E

#

53° 50,95' N 008° 54,06' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 84504/22; WSA Elbe-Nordsee 281/22) 44/22

★ 1620**W-lich Neufeld-Reede West**

Letzte NfS:

25/22

Trage ein

Insert

#

53° 50,95' N 008° 54,06' E

(WSA Elbe-Nordsee 281/22) 44/22

★ 1630**S-lich St. Margarethen**

Letzte NfS:

40/22

Trage ein

Insert

$9_{2,0}$ und streiche 9_7 dicht dabei
and delete close by

53° 52,33' N 009° 15,06' E

8_s und streiche 9_3 dicht dabei
and delete close by

53° 52,19' N 009° 15,49' E

$7_{3,0}$ und streiche 11_5 dicht dabei
and delete close by

53° 52,21' N 009° 16,85' E

(WSA Elbe-Nordsee, Survey 84802, 84810/22) 44/22

Ostsee/Baltic Sea

keine/*nil*

Teil 2/Part 2**Berichtigungen zu den Seebüchern/*Corrections to nautical publications***

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)
(*Valid till next edition*)

20031 Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil 2021

S. 218 Häfen. Füge neuen Abschnitt **Regeln und Vorschriften** hinzu.

Regeln und Vorschriften**Hafengebiet Vierow**

Drehmanöver untersagt für Fahrzeuge über 85 m Länge und Tiefgang über 5,5 m bei Pegelstand von 5 m

(WSA Ostsee 8/22) 44/22

S. 220 Fahrwasser. Zufahrt Greifswald-Ladebow, ersetze alle Angaben durch:

Zufahrt Greifswald-Ladebow

maximale Fahrzeugabmessungen

Tiefgang 5 m

(WSA Ostsee 248(T)/22) 44/22

Teil 3/Part 3 Mitteilungen/Notifications

- ★ **DE. Ostsee. Deutsche Ostseeküste. Kieler Förde. Hörnbrücke. Öffnungszeiten**
(Mitteilung im NfS-Heft 37/22 aufgehoben)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

Ab sofort bis 19. März 2023 erfolgen Brückenöffnungen nur bei Bedarf und nach rechtzeitiger Anmeldung während der Dienstzeiten (Montag bis Freitag von 07:00–15:30 Uhr) unter Telefon +49 (0) 4 31 5 94 12 63.

Öffnungen für das Wochenende müssen bis Freitag 15:30 Uhr beantragt werden.

Täglich zwischen 13:30 Uhr und 14:00 Uhr sowie vom 24. Dezember 2022 bis 1. Januar 2023 erfolgen keine Brückenöffnungen.

- ★ **DE. Baltic Sea. German Coast. Kiel Fjord. Hörnbrücke Bridge. Openings**
(Notification in NfS issue 37/22 cancelled)

54° 18,90' N 010° 08,15' E

From now until 19 March 2023 the bridge will be opened only on demand. Openings must be requested during office hours, (Monday to Friday 0700–1530), by phone +49 (0) 4 31 5 94 12 63 in time before intended passage.

Openings at the weekend must be requested through Friday 1530 hours.

No openings daily between 1330 and 1400 hours and between 24 December 2022 and 1 January 2023.

(WSA Ostsee 274/22) 44/22

- ★ **DE. BSU. Untersuchungsbericht Nr. 285/22 veröffentlicht**
(Letzter Bericht siehe NfS-Heft 40/2022)

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der Untersuchungsbericht Nr. 285/20 am 26. Oktober 2022 veröffentlicht wurde. Gegenstand des Berichtes ist der Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit einem geschlossenen Schleusentor zum Nord-Ostsee-Kanal in Kiel-Holtenau, der sich am 29. August 2020 ereignet hatte. Es besteht die Möglichkeit, den Bericht im Internet unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Aktuelles/neueVeroeffentlichungen>

einzusehen und herunterzuladen.

Schwerer Seeunfall – Kontakt des Mehrzweckschiffes ELSE mit NOK-Schleusentor in Kiel-Holtenau

Am 29. August 2020 um 05:07 Uhr stieß das in Panama registrierte Mehrzweckschiff ELSE aus der Kieler Förde kommend bei unproblematischen Witterungs- und Sichtverhältnissen frontal mit dem zu diesem Zeitpunkt vollständig geschlossenen Tor der Nordkammer der „Neuen Schleuse“ des NOK in Kiel-Holtenau zusammen und blieb mit seinem Bug in dem Tor stecken. Besatzungsmitglieder oder Personen auf der Schleusenanlage kamen dabei nicht zu Schaden. Schadstoffe wurden ebenfalls nicht freigesetzt. Zwei zum Unfallort beorderte Schlepper konnten die ELSE gegen 10:55 Uhr aus ihrer misslichen Lage befreien und schleppten den schwimmfähig gebliebenen Havaristen zwecks Unfalluntersuchung und Schadensaufnahme zur nahe gelegenen Lindenau-Werft. Die betroffene Schleusenkammer musste gesperrt werden und stand der Schifffahrt erst nach dem Austausch des zerstörten Tores wieder zur Verfügung.

- ★ **DE. BSU. Investigation Report No. 285/22 issued**
(Last report see NfS issue 40/2022)

The Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation (BSU) hereby announces the publication of the Investigation Report No. 285/20 on 26 October 2022. The report deals with the contact of the multipurpose ship ELSE with a closed lock gate of the Kiel-Holtenau lock which occurred on 29 August 2020. The report is available for download at

https://www.bsu-bund.de/EN/Publications/Unfallberichte/Unfallberichte_node.html.

Serious marine casualty – allision of the multi-purpose ship ELSE with a Kiel-Canal lock gate

At 0507 on 29 August 2020, the Panama registered multi-purpose ship ELSE coming from the Kiel Bay in unproblematic weather and visibility conditions, struck the lock of the north chamber of the “Neue Schleuse” lock of the Kiel Canal in Kiel-Holtenau. The lock gate was completely closed at that time, and the ship got stuck with her bow in the gate. No crewmembers or persons on the lock were harmed. No pollutants were released either. Two tugs ordered to the scene of the accident were able to free the ELSE from its predicament at around 1055 and towed the still-floatable stricken vessel to the nearby Lindenau shipyard for accident investigation and damage assessment. The affected lock chamber had to be closed and was not available to shipping until the destroyed gate had been replaced.

Die Untersuchungen der BSU konzentrierten sich neben den üblichen Ermittlungen an Bord des Schiffes insbesondere auf die Auswertung der von der Verkehrszentrale (Vکز) NOK zur Verfügung gestellten technischen Aufzeichnungen des Fahrtverlaufes der ELSE und des maßgeblichen Funkverkehrs zwischen dem das Schiff führenden Wachoffizier an Bord des Schiffes einerseits und dem Wachhabenden der Lotsenstation und dem Nautiker in der Vکز andererseits. Dabei bestätigte sich, dass die zur Annahme eines NOK-Lotsen verpflichtete ELSE entgegen der diesbezüglich via UKW getroffenen Vereinbarung an der in der Seekarte verzeichneten Lotsenversetzposition vorbeigefahren war und kurz darauf ihren Kurs bei einer unveränderten Geschwindigkeit von ca. sechs Knoten zielgerichtet in Richtung Schleuseneinfahrt änderte.

Ein wesentlicher Grund für die unfallursächliche Orientierungslosigkeit an Bord war, neben einer unzureichenden Reiseplanung höchstwahrscheinlich die Tatsache, dass die vom Wachoffizier anlässlich der Absprachen mit der Lotsenwache zu Grunde gelegte Uhrzeit (Bordzeit) eine Stunde von der zum Unfallzeitpunkt in Deutschland maßgeblichen Ortszeit (MESZ) abwich.

Neben der Klärung des Fahrverhaltens der ELSE befasste sich die BSU anlässlich der Untersuchung des Unfalls sehr ausführlich mit rechtlichen und tatsächlichen Fragen der Organisation der Verkehrsüberwachung und des Lotsenwesens auf der Kieler Förde und insbesondere im Zulauf zur Schleusenanlage Kiel-Holtenau.

Den Abschluss des Untersuchungsberichtes bilden Sicherheitsempfehlungen an die Reederei der ELSE, an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) und an die Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/ Lübeck/Flensburg (Lotsenbrüderschaft NOK II).

Alle Untersuchungsberichte, Sicherheitsempfehlungen sowie sonstige Veröffentlichungen der BSU finden Sie unter

<https://www.bsu-bund.de/DE/Publicationen>.

Ulf Kaspera
Direktor

In addition to the usual investigations on board the ship, the BSU's investigation focussed on the evaluation of the technical recordings made available by the VTS Kiel Canal. These recordings showed the course of the voyage of the ELSE on the one hand and the relevant radio communication between the watch officer on board the ship navigating the ship and the watch officer in the pilot station and the nautical officer in the VTS on the other hand. This confirmed that the ELSE that was obliged to accept a NOK-pilot had passed the pilot transfer point shown on the navigational chart contrary to the agreement reached in this regard via VHF and shortly afterwards altered her course at an unchanged speed of approx. 6 knots purposefully towards the lock entrance.

In addition to inadequate voyage planning, a major reason for the disorientation on board causing the accident, was most likely the fact that the time (on board time) used by the watch officer as a basis for the arrangement with the pilot watch deviated one hour from the relevant time (CEST) in Germany.

In addition to clarifying the sailing behaviour of the ELSE, the BSU dealt elaborately with legal and factual issues of the organisation of traffic control and pilotage on the Kiel Bay, particularly in the approach to the lock facility Kiel-Holtenau during the investigation of the accident.

The investigation report concludes with safety recommendations to the shipping company of the ELSE, to the General Directorate of Waterways and Shipping (GDWS) and to pilot association NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg (Lotsenbrüderschaft NOK II).

All investigation reports, safety recommendations and other information published by the BSU are available at

<https://www.bsu-bund.de/EN/Publications>.

*Ulf Kaspera
Director*

(BSU 11/22) 44/22

2119

0027-7444



**HALTET DIE MEERE SAUBER
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN**