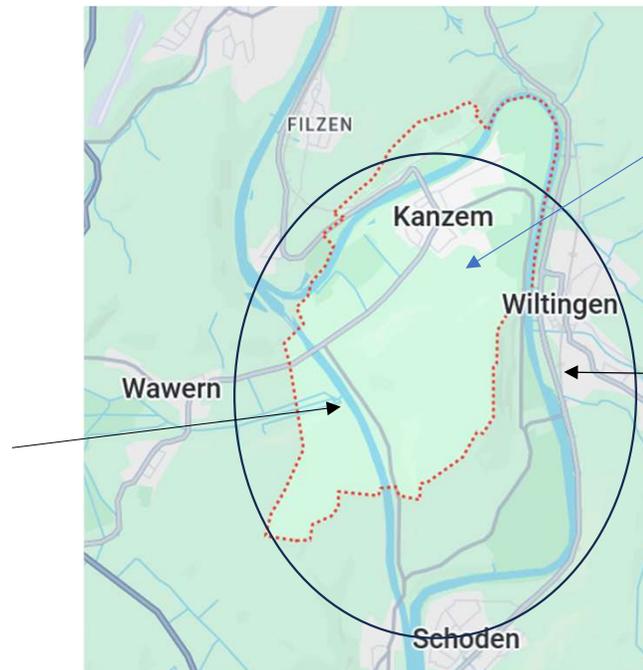


Wie Kanzem zur Insel wurde

... im Rahmen des Ausbaus der Saar zur Großschifffahrtsstrasse

Künstlicher
Flusslauf:
Kanalisation
der Saar



Insel Kanzem,
umschlossen
von der Saar

Natürlicher
Flusslauf:
Altarm der
Saar

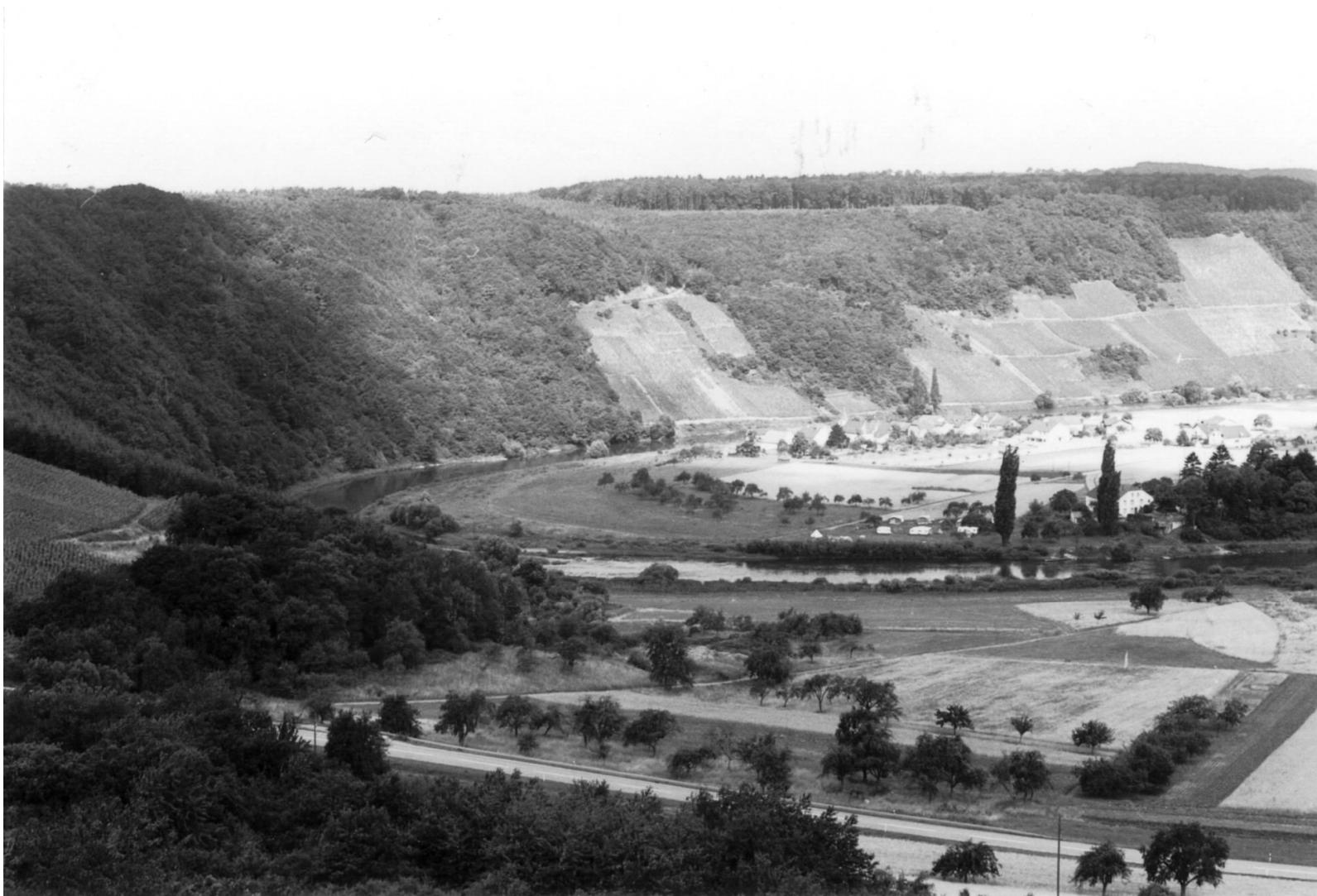
Blick vom Ritterpfad auf Hamm und der Verlauf der Saar



Blick vom Ritterpfad auf Hamm und der Verlauf der Saar



Landschaft vor Ausbau der Saar im Bereich des Parkplatzes an der Kanzemer Schleuse



Blick vom Ritterpfad auf Hamm und der Verlauf der Saar



Wawerner Ritterpfad vom Sonnenberg aus gesehen, vor dem Schleusenbau



Schoden, 1971



Alter Flusslauf der Saar, vor dem Bau der Schleuse





Nach dem Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße in den 1960er-Jahren fasste die Bundesregierung den Beschluss, auch die Saar für 1350-t-Schiffe (Europaschiffe) und Schubschiffverbände mit 3320 t Tragfähigkeit befahrbar zu machen. Ab 1969 wurde die Saar von der Mündung ausgehend für die Großschifffahrt etappenweise ausgebaut. Bis 1987 war die erste und längste Teilstrecke von Konz bis Dillingen fertiggestellt. Der 4,5 km lange Schleusenkanal, der Konz zur Insel machte, konnte 1988 in Betrieb genommen werden

Der Wiltinger Bogen-Übersichtslageplan



Wegen der engen Windungen der Saar und der Höhenlage der Ortschaften Schoden, Wiltingen und Kanzem wird die Schifffahrt vom Wehr Schoden über einen Kanal von 3,5 km Länge zur Schleuse Kanzem geführt. Dabei darf, um die Wasserwirtschaft des 7,9km langen Wiltinger Bogens vor Schäden zu bewahren, sein Mindestdurchfluss nach Inbetriebnahme der Staustufe Schoden im Winterhalbjahr $22\text{m}^3/\text{s}$, im Sommerhalbjahr $27\text{m}^3/\text{s}$ nicht unterschreiten. Falls infolge von Schleusenverlusten diese Wassermenge nicht zur Verfügung steht, wird die Fehlwassermenge über ein Pumpwerk an der Schleuse Kanzem wieder der Stauhaltung Schoden zurückgegeben.



An der Staustufe Schoden teilt sich die Saar in den für die Schifffahrt bestimmten Schleusenkanal und den natürlichen Saarlauf, an dem die Orte Wiltingen und Kanzem liegen. Unweit der ehemaligen Hammer Fähre vereinigen sich beide Flussläufe wieder. Um eine Grundwasserabsenkung zu verhindern, wurde vor der Mündung des Weyerbachs in den Schleusenkanal das Erdreich unterirdisch abgedichtet. Dahinter konnte sich ein Feuchtbiotop entwickeln, an das sich hinter Wawern ein Trinkwassergewinnungsgebiet anschließt.

Ablauf der Arbeiten beim Ausbau

1. Beginn mit Erdarbeiten in den Jahren 1976 bis 1980
2. 1980 Schleusenbaubeginn und Baugrube. Abtrag Hang um Platz für Schleuse zu gewinnen
3. Plan des Ausbaus einer Großschiffahrtsschleuse
4. 1981 Betonarbeiten
5. 1982 Weiterbau
6. 1983 Bau Ufermauern + Unterwasser Schleusenausfahrt
7. 1984 Zulauf Kraftwerk und Wegebau
8. 1985 Restarbeiten und Stahlwasserbau
 - Geplant waren ursprünglich zwei Schleusen. Wegen zu geringer Auslastung wurde dann doch nur eine realisiert.

Baustelle zum Schleusenbau im Bereich der Hammerföhre



Baggerarbeiten in der Laach - 1980





Bauarbeiten
Schleusenbau



Bild vom Modell des Wasser- und Schifffahrtsamtes



Haus der Familie Greif heute und gestern (Abriss und Neubau an anderer Stelle)



Birken Wild heute und gestern



Ayler Kupp heute und gestern



Backup

- <https://youtu.be/fy2zch9mhmc>

- <https://youtu.be/IPK20DadMUY>

- <https://youtu.be/AADZlenIQiQ>