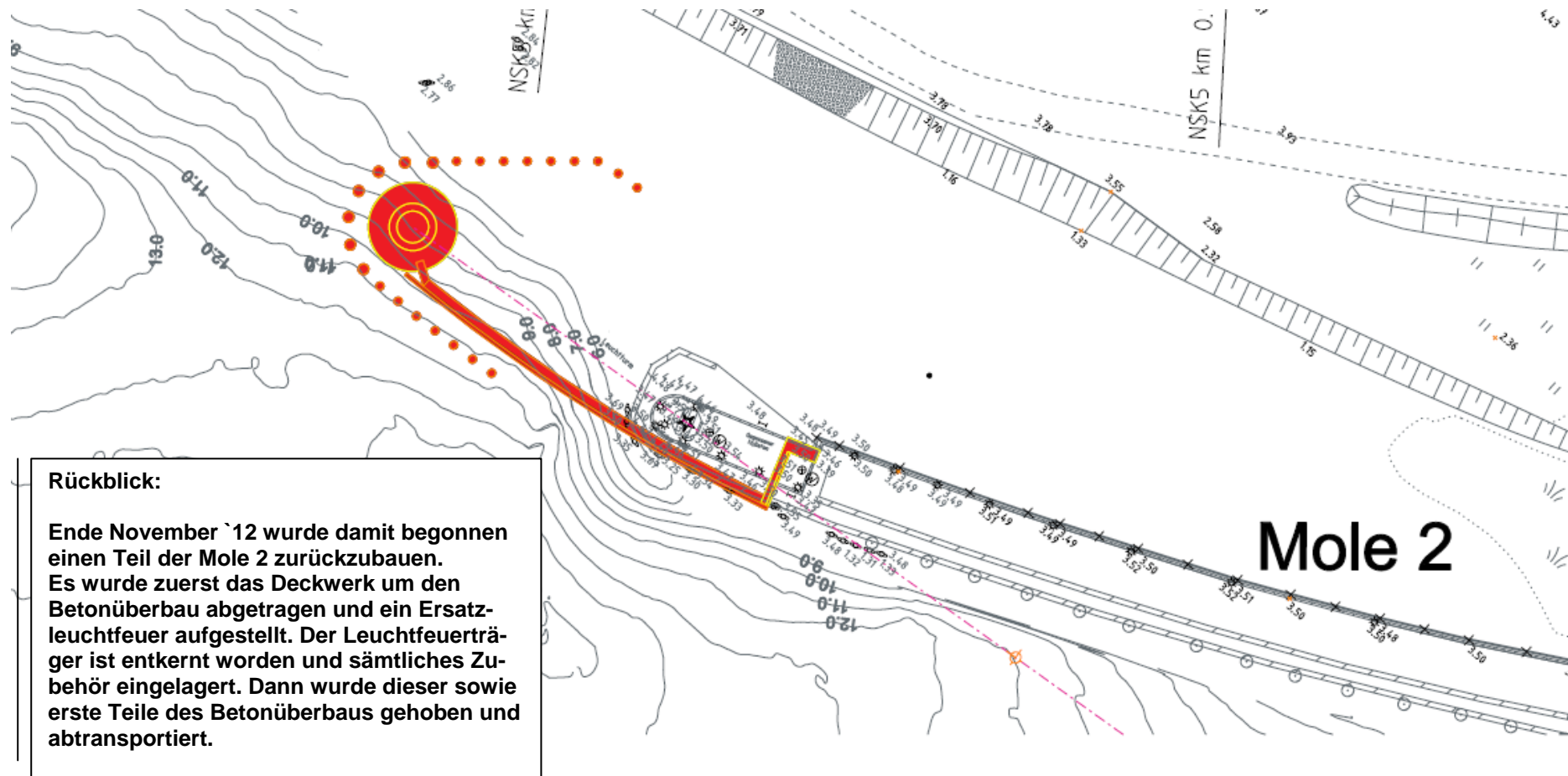


Info-Brief Nr. 2



Rückblick:

Ende November `12 wurde damit begonnen einen Teil der Mole 2 zurückzubauen. Es wurde zuerst das Deckwerk um den Betonüberbau abgetragen und ein Ersatzleuchtfeuer aufgestellt. Der Leuchtfeuerträger ist entkernt worden und sämtliches Zubehör eingelagert. Dann wurde dieser sowie erste Teile des Betonüberbaus gehoben und abtransportiert.

Info-Brief Nr. 2

Der Sockel des Leuchfeuerträgers wird nun abgetragen.
Nach dem Rückbau der obersten Schicht Granitblöcke vom Sockel, wird dieser mittels Bandsäge halbiert.



Abb. 1 An der richtigen Position angesetzt ...



Abb.2 ... sucht sich das Sägeband, durch die Fugen, den Weg des geringsten Widerstandes

Info-Brief Nr. 2



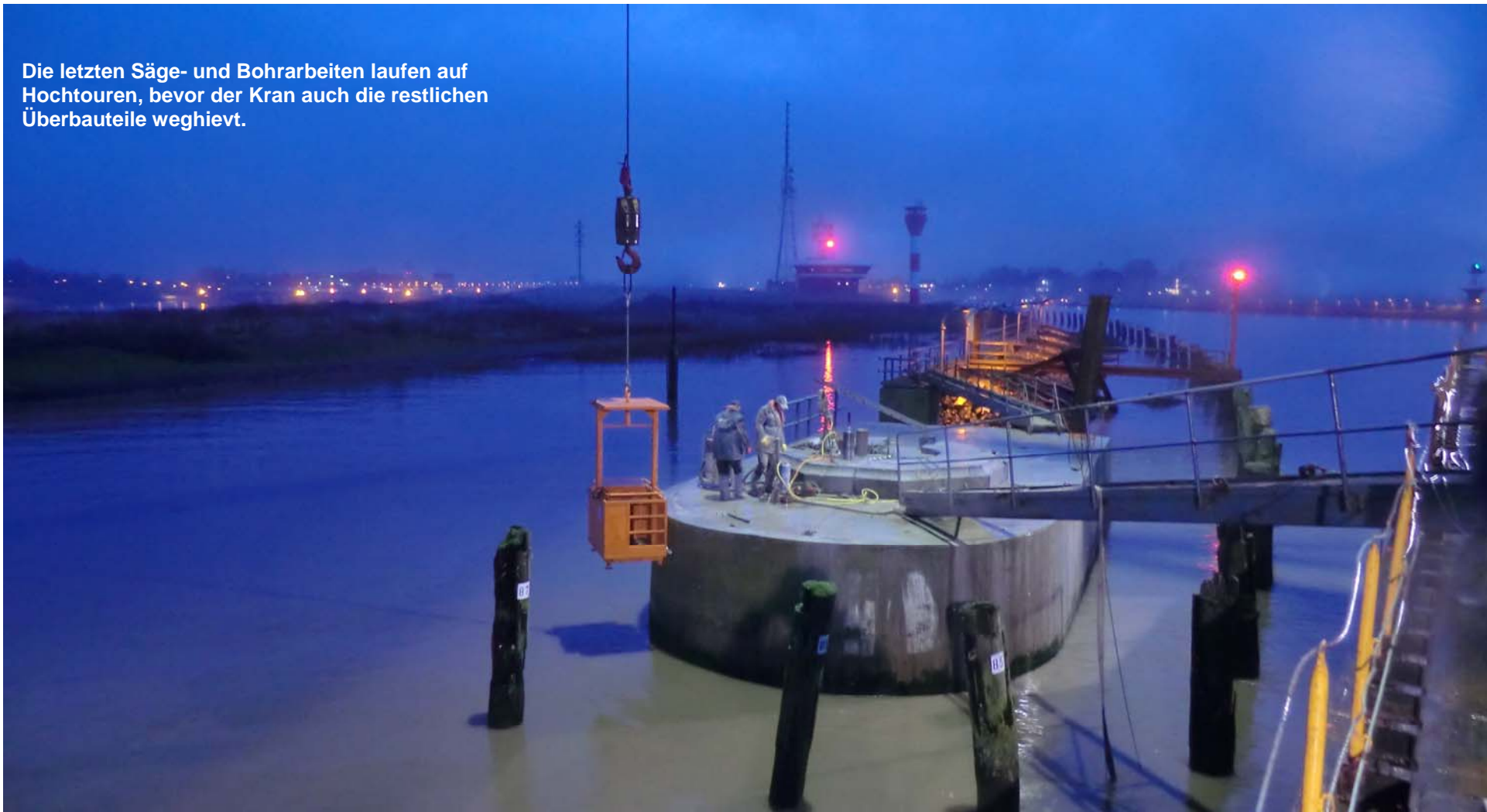
Abb.3 Der zersägte Sockel auf der Hubinsel



Abb.4 Die Brüstung am Molenkopf und zwei weitere Betonelemente sind weggehoben worden

Info-Brief Nr. 2

Die letzten Säge- und Bohrarbeiten laufen auf Hochtouren, bevor der Kran auch die restlichen Überbauteile weghievt.



Der Überbau ist nun vollständig rückgebaut und abtransportiert.



Abb.6 Blick vom Messschiff „Orka“ ...



Abb.7 ... auf den abgetragenen Molenkopf.

Info-Brief Nr. 2

In der Zwischenzeit wurde der Leuchtturm zu seinem endgültigen Lagerplatz geschleppt, auf ein (noch eingeschalt)es Fundament gehoben und dort verankert.



Abb.7 Am Oelhafen angekommen



Abb.8 Der Leuchtturm auf seinem Fundament

Info-Brief Nr. 2

Der nächste Schritt wird nun sein, die ca. 26m langen Stahlpfähle der Unterkonstruktion zu ziehen.



Abb.9 Beim Verladen bereits gezogener Trägerpfähle



Abb.10

Info-Brief Nr. 2



Abb.11



Abb.12 Mit dem Rüttler zieht der Kran schließlich den letzten Pfahl aus dem Faschinendamm.

Info-Brief Nr. 2

Die Hubinsel wurde nach Cuxhaven verholt, um dort mit Rammeinrichtung und Bohrwerkzeug aufgerüstet zu werden. Dieses ist erforderlich für die Fertigstellung einer Schottwand, die u.a. die Standsicherheit des zu erhaltenen Molenteils gewährleistet.

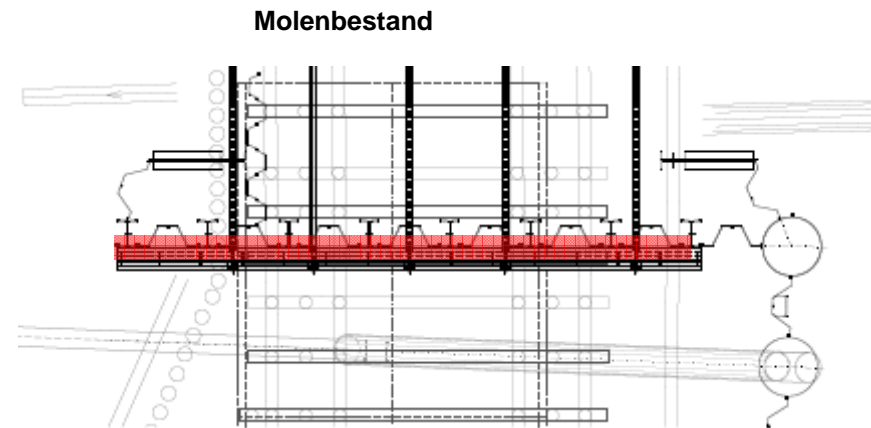
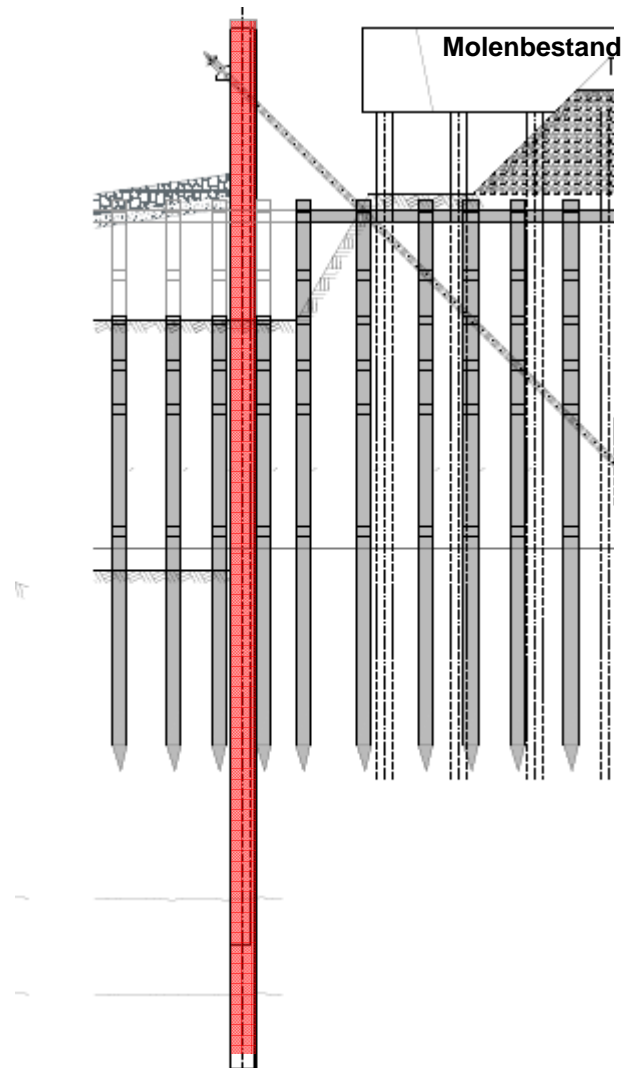


Abb.13



Abb.14

Info-Brief Nr. 2



Prinzipielle Darstellung der geplanten Schottwand (rot)
in Schnitt und Grundriss.

Der Molenkopf wird vorerst bis - 3,50mNHN rückgebaut um Schwimmtiefe für die Hubinsel zu schaffen. Nach dem Einbau der Schottwand wird der Rückbau auf - 9,50mNHN fortgesetzt.



Abb.15 Restliches Deckwerk wird aufgenommen, ...



Abb.16 ...Holzfaschinen/-rost/-gründung abgebrochen und auf eine Schute verladen.

Info-Brief Nr. 2



Abb.17



Abb.18 Noch einige Holzpfähle und der alte Molenkopf ist Geschichte.

Info-Brief Nr. 2



Abb.19 „Annegret“ zurück an Mole 2



Abb.20

Info-Brief Nr. 2



Abb.21 Die Rammführung der Schottwand wurde auf zwei Konsolen gehievt, auf die geplante Achse eingemessen und fixiert.



Abb.22 Mit der mäklergeführten Bohrschnecke werden Erkundungs- und Räumungsbohrungen durchgeführt.

Info-Brief Nr. 2



Abb.23 Die Bohrschncke in der Rammführung



Abb.24

Info-Brief Nr. 2



Abb.25 Nach den Bohrungen wurde die erste Tragbohle der Schottwand eingebracht ...



Abb.26 ... und zunächst bis auf Höhe der Führung in den Baugrund gerammt.

Info-Brief Nr. 2

Die Schottwand wird aus jeweils 8 Trag- und Füllbohlen (HZM680, AZ42) errichtet und mit 5 Schrägpfählen (GEWI Kleinverpresspfahl) in den Molenbestand verankert.

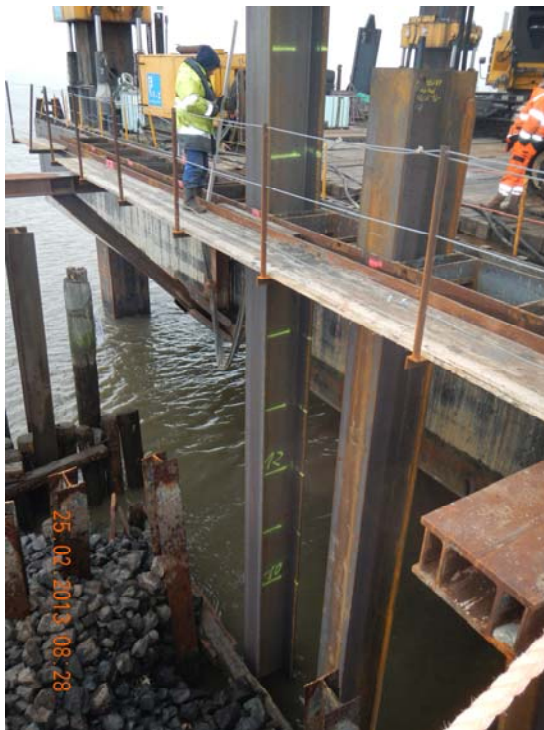


Abb.27



Abb.28



Abb.29

Info-Brief Nr. 2



Abb.30



Abb.31 Die Hubinsel wurde bei Niedrigwasser auf erforderliche Höhe gesenkt. So können die Tragbohlen, geführt, auf Solltiefe von -21,5mNHN gerammt werden.

Info-Brief Nr. 2

Blick von Mole 3:
Parallel zur Fertigstellung der Schottwand wurde damit begonnen,
im Bereich des neu geplanten Molenkopfes, Kampfmittelfreiheit
durch ausbaggern zu erlangen.

Fortsetzung folgt ...

