

Akacia-News - Schleusentor

News

Geschrieben von: Tim

Geschrieben am: 10.10.2019 15:25:31

Die zwei Hälften des beschädigten Schleusentors 1 werden mithilfe von 200 Tonnen Stahl wieder zu einem kompletten Tor zusammengefügt. Bis zum Frühjahr 2021 soll die Werft German Naval Yards das im Februar 2018 zerteilte Tor reparieren. Für die Werft ist es ein großer Erfolg, der Arbeit über 18 Monate sichert. Nach der Begutachtung des Schadens fiel die Entscheidung, für die große Schleuse nicht auf einen Neubau, sondern auf die Reparatur zu setzen. Nur so gibt es schnellstmöglich wieder zwei funktionierende Reservetore. Ein Neubau hätte mit Planung und Ausschreibung viel länger gedauert.

Eine erste Kostenkalkulation für die Reparatur inklusive Bergung des Tores belief sich auf mehr als 25 Millionen Euro. Gutachter kalkulierten allein am Schleusentor einen Schaden von zwölf bis 15 Millionen Euro. Den Zuschlag bekam German Naval Yards jetzt zum Preis von 12 565 170 Euro. Die Werft in Gaarden repariert aktuell auch bereits eines der beiden Reservetore der Schleuse in Brunsbüttel und hat viel Erfahrung mit den 115 Jahre alten Bauwerken. Da die Summe auch in die Nähe der Investition für einen Neubau kam, ließ die Schifffahrtsverwaltung verschiedene Szenarien prüfen. Der gesamte Mittelbereich des rund 1000 Tonnen schweren Tores muss erneuert werden. Konkret ermittelten die Gutachter auf einen Ersatzbedarf von rund 200 Tonnen Stahl, die als geschraubte und genietete Konstruktion bearbeitet werden sollen. 200 Meter neue Rohrleitungen und bis zu 14 000 Quadratmeter Korrosionsschutz stehen an.

Zur Ursache der Kollision hat die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg bislang nur einen Zwischenbericht herausgegeben. Danach ist die Fahrt der „Akacia“ von der Passage der Holtenauer Hochbrücke um 23.48 Uhr und dem Einschlag ins Schleusentor um 23.54 Uhr mit allen Gesprächen auf der Kommandobrücke und im Funk dokumentiert. Aufgrund der Fehlermeldungen sind bislang nur Eckdaten bekannt. So hat möglicherweise ein Defekt in der Steuerung des Verstellpropellers dafür gesorgt, dass der Frachter kurz vor der Schleuse auf eine Geschwindigkeit von 10,7 Knoten beschleunigte. Die Besatzung konnte die Maschine per Notstopp abstellen und ließ in der Schleuse die Anker fallen. Deshalb wurde die Geschwindigkeit kurz vor dem Aufprall am Tor noch um zwei Knoten verringert.

Da die MaK-Maschine laut BSU aufgrund ihres Alters kein elektronisches Logbuch oder einen Fehlerspeicher hat, stützen sich die Arbeiten der Sachverständigen bislang auf die Aufzeichnungen der Geräusche auf der Brücke, die Ruderanlage sowie den Fehlerspeicher innerhalb der Steuerung der Verstell-Propelleranlage sowie die wenigen Daten aus dem Alarmdrucker der Maschinenanlage.