

-8° Celsius und zweimal 925 Tonnen ...



Für die Entladung der Schiffsentlader wurden jeweils 22 Achslinien mit Querträgern „auf Distanz“ quergekuppelt.

... für Außenstehende eine Sensation, für die Profis Routine. Stimmt nicht? Stimmt doch, wie dieser Einsatzbericht, den uns Wagenborg Nedlift zukommen ließ, eindrucksvoll unter Beweis stellt.

„Krane ... Wir arbeiten täglich mit ihnen. Manchmal wochenlang an einem einzigen Einsatzort, manchmal an mehreren Einsatzorten an ein und demselben Tag. Aber wir transportieren auch Krane – und nicht nur unsere eigenen. Die Tatsache, dass auch dies tägliche Routine ist, lässt sich nicht besser erklären als am Beispiel der Wagenborg Barge 9, die ständig im Einsatz ist: an einem Tag STS-Containerkrane im sonnigen Teneriffa entladen, am nächsten Tag Abreise ins kalte

Stettin (Polen) für den nächsten Job.

Und hier am Kai in Polen standen sie schon bereit: zwei Krane, genauer gesagt, zwei gewaltige

ren für ihren künftigen Einsatzort im neu errichteten RWE Kraftwerk in Eemshaven bestimmt.

Da es im Hafen Stettin keine Gezeiten gibt, konnten die Krane

zögerung über die Bühne gehen konnte.

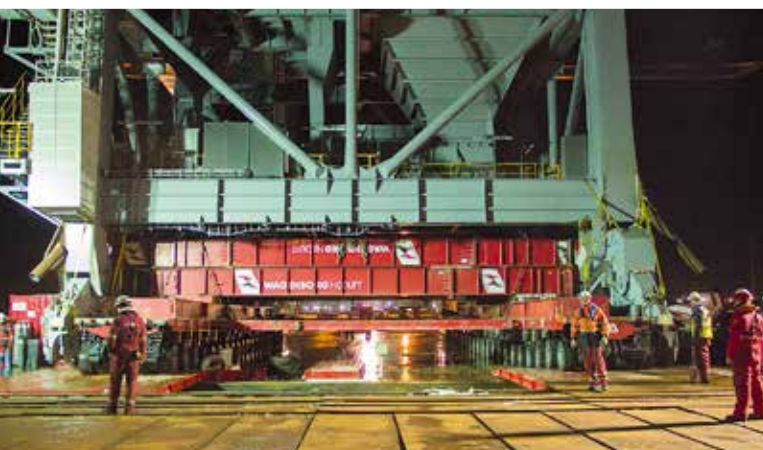
Nachdem die Krane an Bord seetauglich gesichert worden waren, konnte die Reise Richtung Eemshaven losgehen. Aufgrund der Größe der Krane kam der Nord-Ostsee-Kanal als Route nicht infrage, sodass nur der Umweg um Skagen blieb. Fünf Tage dauerte die Fahrt, bis schließlich Eemshaven erreicht wurde.

Dort war am Kai von RWE schon alles für die Ankunft der Schiffsentlader vorbereitet wor-

Da es im Hafen Stettin keine Gezeiten gibt, konnten die Krane per Skid-System auf die Barge geladen werden.

Schiffsentlader mit jeweils 925 t Eigengewicht und 80 m Spannweite. Die 55 m hohen Krane wa-

per Skid-System (Verschiebesystem) auf die Barge geladen werden, was schnell und ohne Ver-



Weil in Eemshaven aufgrund des Tidenhubs die Verwendung eines Skid-Systems nicht möglich ist, erfolgte dort die Entladung im Ro-Ro-Verfahren mittels Selbstfahrern und unter Ausnutzung der Gezeiten.



Gewaltige Ladung: zwei Schiffsentlader mit jeweils 925 t Eigengewicht und 80 m Spannweite.

den. Und es gab Einiges zu tun, denn am Kai selbst stellten die Fundamente für die Schiffsentlader und die Förderbänder Hindernisse dar. Deshalb musste der Kai mithilfe von Sand auf ein einheitliches Niveau gebracht werden, sodass schließlich eine temporäre Behelfsstraße eingerichtet werden konnte.

Weil in Eemshaven aufgrund des Tidenhubs die Verwendung eines Skid-Systems nicht möglich ist, erfolgte dort die Entladung im Ro-Ro-Verfahren mittels Selbstfahrern und unter Ausnutzung der Gezeiten. Für die Entladung wurden jeweils 22 Achslinien mit

Querträgern „auf Distanz“ quergekuppelt.

Zwischenzeitlich zeigte sich der Winter an der Nordsee von seiner kalten Seite, sodass Schnee und eisiger Wind zu Verzögerungen im Betriebsablauf führten. Dennoch dauerte es schließlich nur 45 Minuten, um den ersten Kran zu entladen.

48 Stunden später konnte dann der zweite Kran unter perfekten Witterungsbedingungen ebenfalls von Bord gehen, respektive rollen.“

STM



Es dauerte nur 45 Minuten, um den ersten Kran zu entladen.



Nachdem Sand aufgeschüttet worden war, konnte eine temporäre Behelfsstraße eingerichtet werden.

