

In Kombi in Bremerhaven

# Big Lift für Baffin



Auf der Ladefläche wird genau gezirkelt, um die Eisenerz-Umschlaganlage zu platzieren.

In Kanada hat der Abbau von Rohstoffen eine lange Tradition, und auf der Baffin-Insel macht das Eisenerz keine Ausnahme. Für den Transport einer Förderanlage von Thyssen-Krupp spannen in Bremerhaven jetzt Big Lift, BLG, Roll-Lift und ALE zusammen.

Im Frühjahr 2018 begannen im Bremerhavener Hafen die ersten sichtbaren Arbeiten eines besonderen Auftrags von Thyssen-Krupp Industrial Solutions. Über viele Monate wurden per Schiff und Lkw Bauteile aus aller Welt in einen abgesperrten Bereich gebracht, der für schwerste Lasten ausgelegt ist. Bis zu 150 Personen setzten zwei gewaltige dreidimensionale Puzzles zusammen, die erst nach über einem Jahr vollständig waren.

## Viele Player für einen Transport

Mitte 2019 waren die zwei schwersten Baugruppen einer mächtigen Eisenerz-Umschlaganlage fertig montiert und wurden letzten Tests unterzogen, als die *MV Biglift Barentsz* an der Kaimauer der Schwerlasthalbinsel festmacht. Bereits einige Tage zuvor, startet das Team von ALE mit der Montage etlicher Scheuerle K25-Achslinien zu vier langen Einheiten. 36 Achsen kommen von der BLG Logistics Group aus Bremerhaven, weitere 50 von Roll-Lift und ALE.

Am 13. Juli begann die Beladung. Harold Gammenga startete die Motoren der Selbstfahrer und hob die gebäudeähnliche Siebanlage vorsichtig an. Ladungssicherungen und Achslinien wurden kontrolliert. Es dauert etwas, aber 1800 t bewegen auch Schwerlast-Spezialisten nicht jeden Tag. Langsam, aber gut erkennbar

begann die Fahrt mit einem Schwenk um 45°. Für die direkte Verladung stimmte die Ausrichtung der vielen Radpaare nicht. Sehr feinfühlig bewegte der Fahrer das 34 m hohe Gebäude. Vier Rampen waren zur Überfahrt auf die *MV Biglift Barentsz* ausgelegt. Als die 30 m breite Siebanlage auf die Rampen rollte, begann die Arbeit des Kapitäns. Rien Daane musste das 172 m lange und 43 m breite Schwerlastschiff durch Umpumpen von Wasser in Ballasttanks in der Waage halten. In Zeitlupe bewegten sich 1800 t auf die riesige Ladefläche. Auch wenn das Schiff bis zu 22000 t Ladung tragen kann, dauerte es, bis der Ausgleich erfolgt und die Ladung auf dem Schiff war.

Zwei Tage später folgte die zweite Verladung. Die Brecheranlage war «nur» 33 m hoch, aber die Fläche ansonsten nahezu identisch. 1470 t wurden diesmal von den vier Selbstfahrern bewegt. Insgesamt waren 86 Achsen während der Verladungen im Einsatz. 72 davon traten die Reise zum Entladeort in Kanada an und wurden dort die geladenen Baugruppen an Land bringen. Bis es soweit war, musste zuvor die Überfahrt vom Aufbauort auf das Schwerlastschiff gelingen. In Absprache mit Kapitän Daane rollte die zweite mächtige Baugruppe auf die grosse Ladefläche. Rund zwei Stunden dauerte die Reise vom Montageort zur Parkposition.



In den folgenden Tagen wurde die mehrteilige Waggon-Entladestation, die per Schiff Bremerhaven erreichte, ebenfalls auf die *MV Biglift Barentsz* verladen. Die schwerste Baugruppe wog alleine 920 t.

## Erzförderung auf Baffin

Am 23. Juli startete die Überfahrt zur kanadischen Insel Baffin Island. Die fünf grossen Baugruppen und weitere Teile wie Fördergurte usw. bringen ein Gewicht von 5500 t auf die Waage. Zusätzlich gehen 72 Achslinien für die Entladung am Zielort mit auf die Reise. Der Landgang aller Baugruppen erfolgt nicht in einem vorhandenen Hafen. Schon während der Verladungen in Bremerhaven, wird auf Baffin Island eine Rampe aufgebaut, über die alle Module an Land gelangen.

Auf der kanadischen Insel gibt es ein etwa 365 Mio. t grosses Erzlager. Da die Insel in der Arktis zur Permafrostregion gehört, konnte die Anlage nicht vor Ort montiert werden. Mit einem Eisengehalt von 65% ist dies eines der weltweit aussergewöhnlichsten Vorkommen.

Im kommenden Jahr wird ein gewaltiger Schiffsbelader überführt, der in nur einem Tag ein Schiff der Cape-Klasse (200 x 32,2 m, 30 000 BRT) beladen kann. Nur während der wenigen eisfreien Monate ist die Verladung möglich, während der restlichen Zeit werden die Zwischenlager aufgefüllt. Die vollständige, ganzjährige Inbetriebnahme wird erst im Jahr 2021 erfolgen.

Jens Hadel