

7. Die Verladeanlage der Westfjord Iron Ore Co.

Der Ersatz fester Landungsbrücken durch Drahtseilbahnen, die über die seichten oder felsigen Ufergewässer hinweg den Verkehr zwischen Schiff und Ufer vermitteln macht immer weitere Fortschritte. Eine solche Anlage ist nicht allein weit billiger als eine feste Brücke, sondern sie hat auch den Vorteil, daß die Versandungsgefahr nicht erhöht wird, wie es bei einer Mole der Fall ist, und schließlich ist auch der Betrieb einer Drahtseilbahn weit einfacher und billiger als der einer auf der festen Brücke zu verlegenden Schienenbahn. Ein charakteristisches Beispiel ist die im folgenden zu beschreibende Anlage.

Die Westfjord Iron Ore Co., eine englische Gesellschaft mit dem Sitz in London, besitzt ziemlich bedeutende Eisenerzfelder in Norwegen bei Bogen in Ofoten, das in einer Einbuchtung des Westfjord nicht weit von dem Städtchen Narvik liegt. Das Erz wird bei den jetzt in Angriff genommenen Lagern im Tagebau gewonnen. Eine Bremsberganlage bringt das Erz nach der Endstation einer Bleichert'schen Drahtseilbahn, die über eine Länge von ungefähr 1200 m über einen Berggrücken hinweg nach den Füllrumpfen der Aufbereitungsanlage führt und zwar Spannweiten von 400 und 600 m aufweist.

Die Aufbereitung liegt nahe dem Meeresufer. Das Erz wird hier einem namagnetischen Aufbereitungsprozeß unterzogen und dann in einem 8 000 Tonnen fassenden Magazin gelagert, wo es durch eine Heizanlage vor dem Einfrieren geschützt ist. Von hier aus führt nun die in der Abbildung dargestellte zweite Bleichert'sche Drahtseilbahn nach einer Verladestation im Meere, die soweit herausgebaut ist, daß die 6 000 Tonnen fassenden Dampfer, die ca. 8 $\frac{1}{2}$ m Tiefgang haben, dort anlegen können. Die Entfernung vom Magazin beträgt ungefähr 230 m. Die Wassertiefe beträgt bis hierher ungefähr 7 m und fällt dann plötzlich auf 9 bis 10 m. Die Station ist auf einer kleinen Erhöhung des Meeresbodens erbaut, die 6 bis 7 m unter dem Wasserspiegel liegt, während seitlich bereits tiefes Wasser ist.

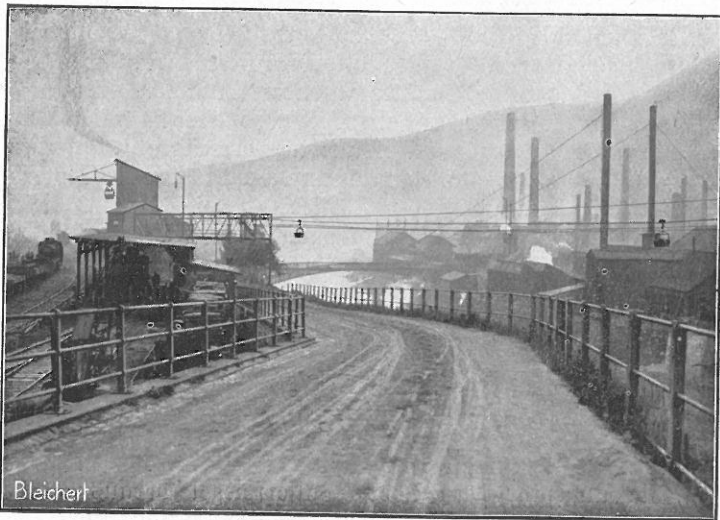
Die Höhe der Verladestation richtet sich danach, daß auch bei Flut — der Unterschied zwischen Ebbe und Flut beträgt hier ungefähr 4 m — und bei leerem Dampfer die Verladeschurre, die teleskopartig ausgeführt und an einem kleinen Drehkran aufgehängt ist, noch mit einer Neigung von mindestens 60° in den Schiffsraum mündet, da das feuchte Erz sehr schwer rutscht. Der Bau erfolgte in der Weise, daß zunächst Pfähle in den Meeresboden gerammt wurden, die ungefähr 1 m über Wasserspiegel herausragten und auf diesen Pfahlrost dann die übrige Station gebaut wurde. Damit die Station nicht durch die großen und in dem engen Fahrwasser schwer manövrierenden Schiffe beschädigt wird, sind kräftige

Wähle vorgesehen, gegen die das Schiff sich legt, so daß es mit der Station selbst nicht in Berührung kommt.

Der Betrieb vollzieht sich in der Weise, daß das Material aus dem Magazin zunächst auf Längsbändern abgezogen wird, die es zu einem Querbund schaffen. Dieses fördert in einen Füllkrumpf, aus dem die Seilbahnwagen beladen werden. Die Wagen durchfahren die ganze Strecke samt der in der Station gelagerten Umführungsscheibe automatisch und kippen in der Station selbsttätig über dem Trichter, von dem das Material über die Beladerutsche in den Schiffsraum gleitet.

Auf der Verladebahn sollen stündlich 100 Wagen von je 1250 kg Inhalt gefördert werden, so daß die Leistung 125 Tonnen in der Stunde beträgt und die Beladung eines Dampfers ziemlich rasch vor sich geht. Die andere Seilbahn, die von dem Bergwerk nach der Aufbereitung führt, ist nur auf 50 Tonnen in der Stunde berechnet.

Beide Anlagen haben seit der Inbetriebsetzung ohne Anstände gearbeitet.



Bleichert

Verladeanlage.