

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 17

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Eine moderne Schiffs-Verladeeinrichtung. — Das Lusthaus Reiner in München. — Die Generalversammlung des Schweiz. elektrotechn. Vereines und des Verbandes schweiz. Elektrizitätswerke. — Die Verfahren der elektr. Bremsung von Seriomotoren für Gleichstrom und Wechselstrom bei elektr. Bahnen und besonders bei elektr. Bergbahnen. — Der VIII. Tag für Denkmalpflege in Mannheim. — Miscellanea: Elektrischer Betrieb am Simplon. Bau des zweiten Simplon-Tunnels. Die neue badische Schnellzuglokomotive IV. f. Der älteste Tunnel der Schweiz, das Urnerloch. Eine internationale Ausstellung moderner Beleuchtungs- und Wärmeapparate. Umbau der

linksufrigen Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen. Schweizerische Bundesbahnen. Der Nornenbrunnen in München. Erweiterung des Hafens von Buenos-Aires. Die zweite Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung. Internationale Telegraphenkonferenz. Internationale Automobilausstellung in Berlin. — Konkurrenzen: Neue Schulhäuser in Tavannes. — Literatur: Die bildende Kunst der Gegenwart. — Vereinsnachrichten: Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.
Tafel VIII: Das Lusthaus Reiner in München.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Eine moderne Schiffs-Verladeeinrichtung.

Von F. Stierlin, Ingenieur.

Im September vergangenen Jahres wurde in der französischen Kolonie *Neukaledonien* eine Verlade-Vorrichtung für Meerschiffe dem Betrieb übergeben, die in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert ist.

Kübel geschaufelt, die dann die Mannschaft des Schiffes mittels der Dampfwinden über die Lade-Oeffnung anhub und ins Innere entleerte.

Diese Art des Beladens hatte viele Nachteile, von denen einige hauptsächlich erwähnt werden mögen: Eine grosse Zahl Arbeiter war nötig, um das Erz vom Lagerplatz am Lande in die Kähne und von diesen in die Kübel

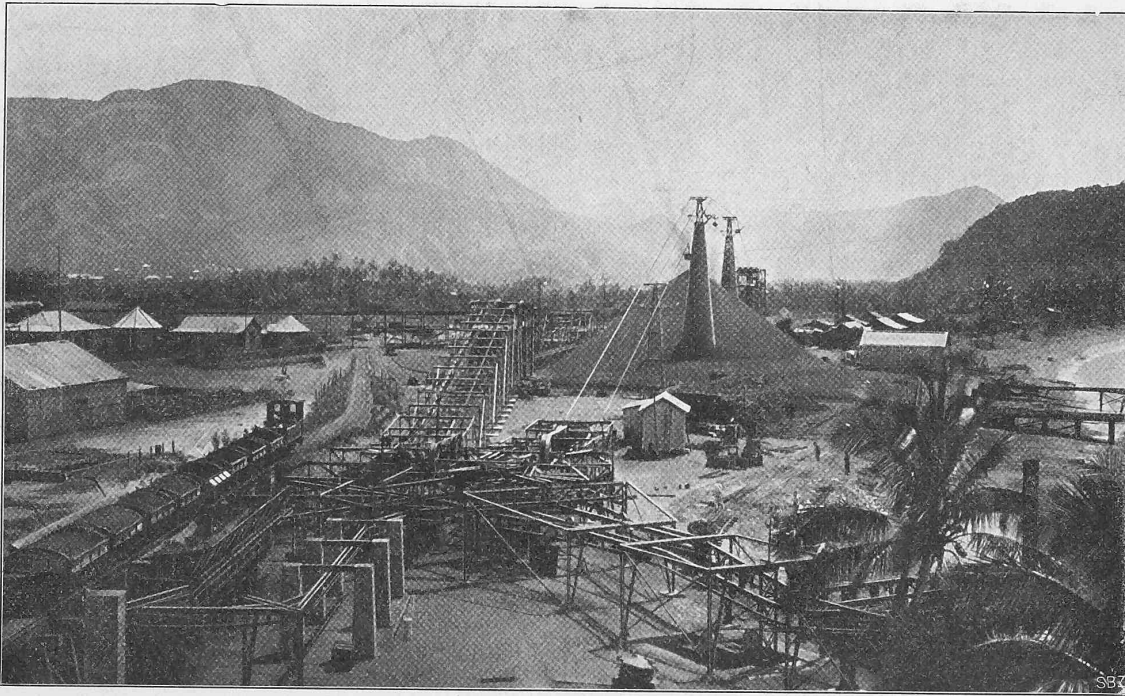


Abb. 3. Gesamtansicht der landseitigen Anlagen der Schiffsverladeeinrichtung in Thio, im Vordergrund die Zentralstation.

In Thio, an der Ostküste Neukaledoniens, besitzt die franz. „Société anonyme Le Nickel“ ein bedeutendes Minengebiet. Das Nickelerz wird auf den umliegenden Bergen in Höhen von 400 bis 900 m durch Tagbau gewonnen, mittels Seilbahnen oder Bremsbergen ins Tal befördert und von da durch eine Eisenbahn von 10 km Länge ans Meeresufer gebracht, um es je nach Bedarf entweder vorerst im Depot anzuhäufen oder sofort auf die Schiffe zu verladen. Das ausgebeutete Erz von erdiger Beschaffenheit ist ein Hydrosilikat von Nickel und Magnesium, dessen Gehalt an Nickelmetall 25 bis 30% erreichen kann und das 20 bis 30% Feuchtigkeit enthält. Das spez. Gewicht ist 1,25 bis 1,3. Als ausbeutbar werden Erze von mindestens 4 bis 5% Metallgehalt angenommen. Ladungen von etwa 7% Nickelgehalt werden nach Europa verschifft, wo die Gesellschaft in England, Frankreich und Deutschland ihre Schmelzöfen besitzt.

Sobald es sich darum handelt, das Erz zu transportieren oder zu verladen, macht sich der Umstand nachteilig geltend, dass diese tonartige Nickelerde beim Zutritt von Feuchtigkeit zu einer lehmigen Masse wird, die an den Werkzeugen kleben bleibt, selbst auf recht stark geneigten Flächen nicht mehr gleitet und in Wagenkasten und Füllrumpfen (Fülltrichtern) festsetzt. Bisher vollzog sich das Verladen des Erzes im allgemeinen in der Weise, dass die Nickelerde von hölzernen Landungsbrücken aus in Kähne geschüttet wurde, die 50 bis 100 t fassen konnten. Diese brachte ein kleiner Schlepper jeden Morgen längs der in einer Entfernung von 1000 bis 1500 m vom Lande verankerten Segelschiffe. Hier wurde das Erz durch Eingeborne in eiserne

der Schiffe zu schaufeln. Die Gesellschaft „Le Nickel“ musste eine ganze Flotte von Kähnen unterhalten, die in der offenen Meeresbucht von Thio bei dem häufig hohen Seegange an den Landungsbrücken und längs der Schiffe bedeutend zu leiden hatten, wenn sie nicht bei plötzlich hereinbrechenden Stürmen ganz verloren gingen. Der Arbeitsvorgang an Bord der Schiffe war meistens ein sehr langsamer; die Segler mussten, weil für das Auswerfen des Ballastes in der Bucht ein bestimmter Platz in etwa 3,5 km Entfernung vom Festlande vorgeschrieben war, mehrmals zum Löschen des Ballastes und zum Einschiffen des Erzes hin- und hergeschleppt werden. So blieben die Schiffe im günstigsten Falle vier Wochen, meistens aber zwei bis drei Monate vor Thio liegen, bis sie 3000 bis 4000 t Ladung eingenommen hatten und nach Europa abfahren konnten. Endlich verfügte man auch über sehr primitive Mittel beim Ausladen von Kohle u. drgl.

In Anbetracht dieser den Betrieb vertuernden Umstände entschloss sich die Gesellschaft „Le Nickel“, eine Anlage bauen zu lassen, die folgenden Aufgaben Genüge leisten sollte: 1. Das täglich von den Minen kommende Erz soll in einfacher Weise am Ablagerungsplatz angehäuft werden; 2. Der Schiffsballast, event. Kohle usf. soll schnell gelöscht werden, ohne dass das Schiff den Ankerplatz zu wechseln braucht; 3. Das Schiff soll rasch beladen werden können; 4. Erzsendingungen, die von Minen ausserhalb Thio durch Küstendampfer hergebracht werden, sollen sowohl unmittelbar in die Segler umgeladen wie auch auf das Haufenlager am Lande geschafft werden können; 5. Handarbeit