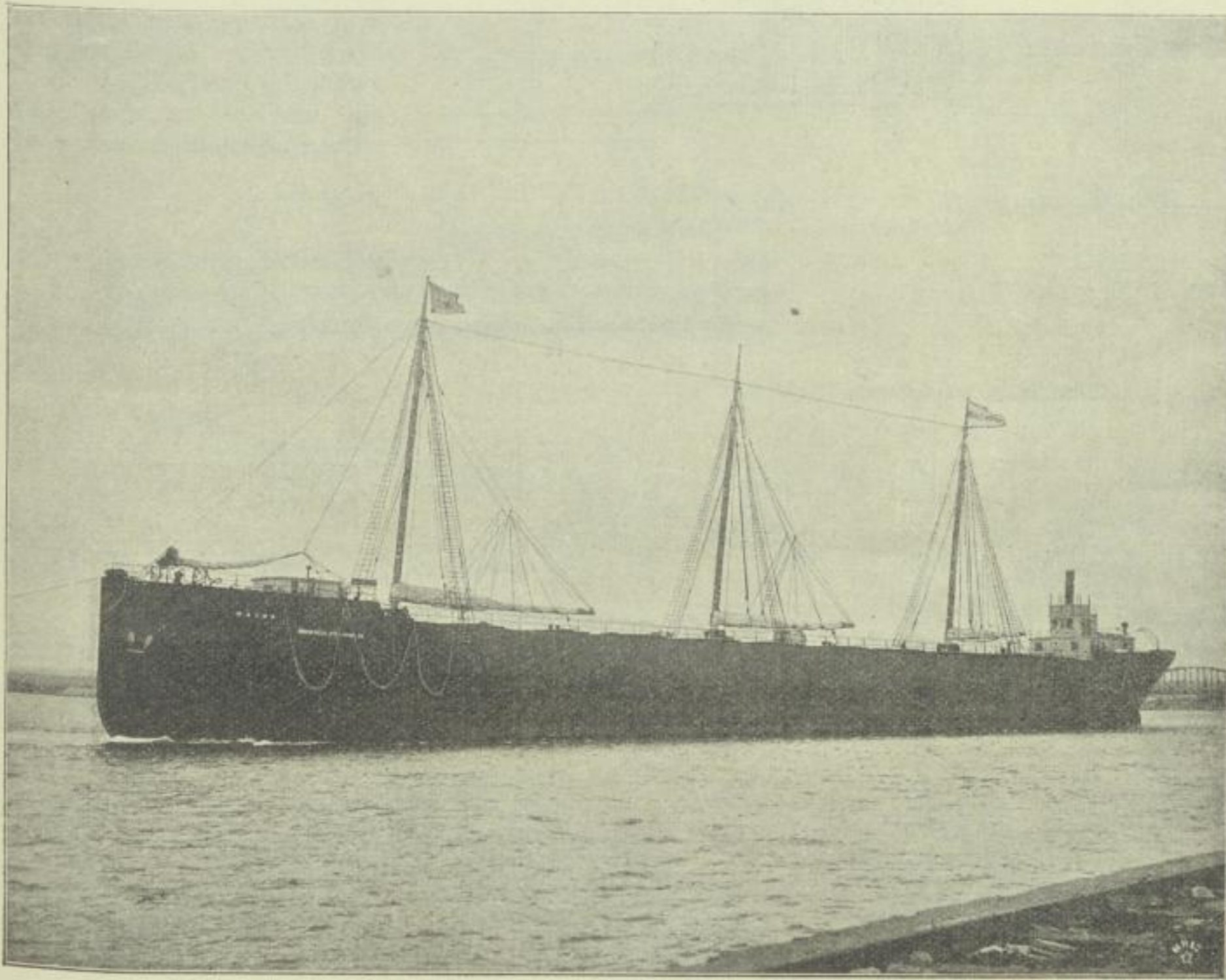


genommen hat, den Hafen zwei bis drei Stunden nach seiner Ankunft wieder verlassen kann. In der Hochsaison indessen werden die Schiffe unmittelbar aus den Eisenbahnwagen beladen, indem das Erz aus letzteren durch die Taschen in dieselben gebracht wird. Quer über die Entladeöffnungen werden Balken gelegt, um den

Fall des Erzes zu vermindern. Durch Hin- und Herbewegen der Rinne bringt man das Erz in eine Lage, die ein späteres Ebenen unnötig macht.

Die folgende Aufstellung ergibt den Versand von Erz aus den Häfen des Superior-Sees in den Jahren 1895 bis 1899.



Figur 2. Erzschiff auf den großen Seen.

Hafen	1899	1898	1897	1896	1895
Escanaba . . . . .	3 720 218	2 803 513	2 302 121	2 321 931	2 860 172
Marquette . . . . .	2 733 596	2 245 965	1 945 519	1 564 813	1 079 485
Ashland . . . . .	2 703 447	2 391 088	2 067 637	1 566 236	2 350 219
Two Harbours . . . . .	3 973 733	2 693 246	2 651 465	1 813 992	2 118 156
Gladstone . . . . .	381 457	335 955	341 014	220 887	109 211
Superior . . . . .	878 942	550 403	531 825	167 245	117 884
Duluth . . . . .	3 509 965	2 635 262	2 376 064	1 988 932	1 598 783
Summa . . . . .	17 901 358	13 655 432	12 215 645	9 644 036	10 233 910

Wie schon gesagt, wird das gesammte Erz in den Häfen des Erie-Sees umgeladen. Eine der neuesten und größten Verladevorrichtungen ist die auf der Werft der Lorain Steel Co., Lorain Ohio (Figur 4). Die Anlage hat 4 Maschinen von je 3 Brücken. Was besonders ins Auge fällt, ist der 39 m lange Ausleger und die große

Länge der Brücke. Auf einem einmaligen Hin- und Herwege vom Boden des Schiffes bis an das äußerste Ende des hinteren Auslegers durchläuft der zur Entladung dienende Behälter einen Weg von 290 m. Wie ebenfalls ersichtlich, kann das Erz entweder unmittelbar an den Vorrathsbühnen gestapelt, oder aber durch die an den