

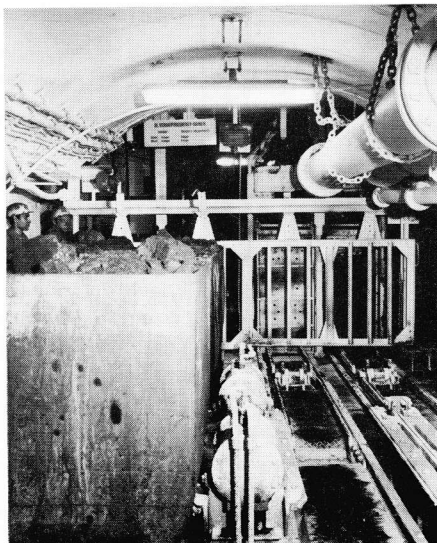
# ombouw schacht 1 Julia

Maandag 10 oktober zijn de eerste kolen vanaf de 540 meter verdieping via schacht I naar boven gestuurd. Reeds eerder in augustus, was de schacht geschikt gemaakt voor het personen- en materiaalvervoer naar de 540 meter verdieping. Het omvangrijke werk, waarmee 1 mei werd begonnen, heeft een zeer gunstig verloop gehad. Omvangrijk, omdat de omgeving van schacht I op de 540 meter verdieping qua afmetingen niet toereikend was voor het opsturen van kolen op een 2 etage kooi. De gehele ombouw van de 365 meter verdieping naar de 540 meter verdieping werd uitgevoerd zonder dat schacht I behoefde te worden stopgezet.



Steengang 523 met vier sporen voor de opstelling van de kolentreinen voor schacht I en schacht II. Het vierde spoor wordt hier aan het oog onttrokken door de beladen wagens. De wandbekleding bestaat uit gladde betonplaten. Deze dienen ter vermindering van de weerstand voor de ventilatie-stroom. Zoals te zien is is de wandbekleding nog niet helemaal voltooid.

## omvangrijk werk naar wens verlopen



Zo ziet de opstuurzijde bovenste vloer van schacht I op de 540 meter verdieping er uit na de ombouw. Links de seingevers J. Peters en R. H. van Söhsten.

In het kort willen wij nogmaals de voornaamste redenen opgeven welke tot dit uitgebreid werk hebben geleid. (Wij schreven hierover reeds uitvoerig in „De Mijn” van augustus 1966). Met het gereedkomen van de ombouw van schacht I is de mijn Julia een één-verdieping mijn geworden hetgeen aanzienlijke concentratie-voordelen inhoudt. Voor dit doel was reeds een jaar tevoren schacht II op gelijke wijze omgebouwd. Voortaan zal de gehele produktie van deze mijn via de 540 meter verdieping worden vervoerd. Op de 365 meter verdieping is nog slechts voor korte tijd één pijler in produktie, waarvan de kolen via de Laura naar boven worden getransporteerd. De rest van de produktie wordt op de 540 meter verdieping geladen.

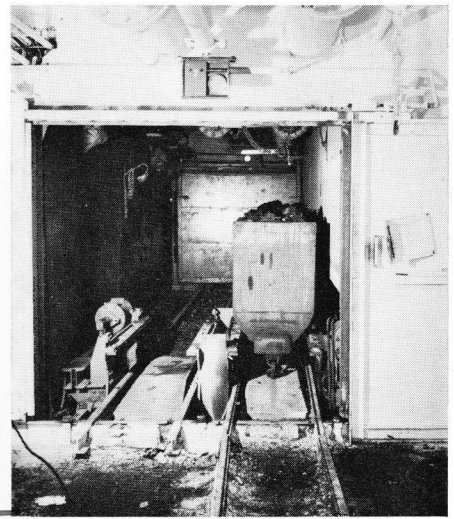
Op 1 mei is men gestart met de vernieuwing van de laadplaatsen en ophaalinstallatie.

Tot deze werkzaamheden behoorden ook de aanleg van de 7 meter diepe schachtcoupe en de kelders voor het opsturen van de onderste etage van de kooi. Bovengronds werden nieuwe kooien en langere kabels geïnstalleerd, veranderingen in de schachtbok en ophaalinstallatie aangebracht, terwijl tevens aan de ophaalmachine een revisie werd uitgevoerd.

### steengang 523

Een ander project, dat in verband met de concentratie van de volledige produktie op de 540 meter verdieping moest worden uitgevoerd, was de aanleg van steengang 523. Met het drijven van deze 375 meter lange steengang, die een verbinding vormt tussen de laadplaats en steengang 510, werd in februari 1966 een begin gemaakt. In de loop van augustus werden reeds kolen voor schacht II via deze steengang aangevoerd.

Het profiel wijkt af van de normale steengangen. De hoogte is  $\pm 3$  meter, terwijl de vloerbreedte 5 meter bedraagt. Er liggen vier sporen. Twee sporen zijn bestemd voor de opstelling



van volle wagens. Hiervan loopt een spoor rechtstreeks naar schacht II, terwijl het andere via een draaischijf de wagens naar schacht I vervoert. Van de twee resterende sporen doet een dienst als rangeerspoor en een is ter beschikking voor het vervoer van lege wagens naar de laadbakken.

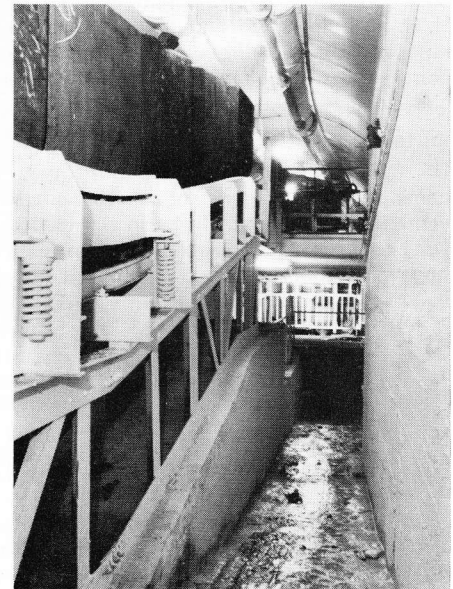
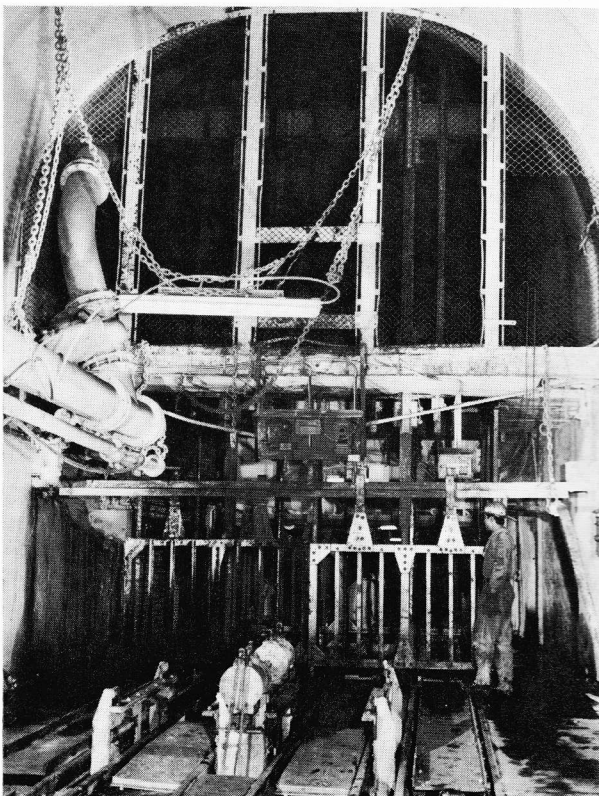
## luchtsluizen

Om kortsluiting van de luchtstroom tussen de in- en uittrekkende schacht te voorkomen zijn aan weerskanten van schacht I luchtsluizen gebouwd. Elke luchtsluis bestaat uit twee schuifdeuren met daartussen een ruimte van acht meter, waarin twee sporen liggen, die het mogelijk maken acht wagens tegelijk te sluizen.

De luchtsluis, welke tussen de schacht en de draaischijf ligt, wordt op afstand bediend. Aan de schacht zorgt

de seingever en aan de draaischijf de bedieningsman dat het werk goed verloopt. Wanneer de man aan de draaischijf een aantal wagens naar de schacht stuurt wordt de sluisdeur aan draaischijfzijde geopend en blijft de deur aan de schachtzijde vergrendeld. Dit wordt gesignaleerd door een reflector, welke boven de deur is bevestigd, en in dat geval op rood staat. Zodra de wagens zich in de sluis bevinden en de deur aan de draaischijfzijde gesloten is straalt de reflector een groen licht uit, en kan de sluisdeur aan schachtzijde worden geopend, waarna de wagens ongestoord naar de schacht kunnen lopen. Een bijzonderheid is nog dat de sluisdeuren wanneer zij opengaan zijdelings in de wand schuiven. Hiertoe zijn in de wand nissen aangelegd. Naast de kolensluizen zijn nog aparte voetgangers- en materiaal-sluizen aangebracht.

De luchtsluis in steengang 501 gezien vanaf de schachtzijde. Boven de deuropening is de reflector zichtbaar, welke aangeeft wanneer de deur kan worden geopend. Het spoor rechts loopt over in de kettingbaan welke de wagens naar de schacht vervoert. Het linker spoor zal later worden doorgetrokken naar de tweede kettingbaan welke de wagens naar de kelder zal voeren waar zij in de onderste etage van de kooi worden geladen.



Links boven rollen de wagens naar schacht I. Rechts is de ruimte voor de kettingbaan naar de onderste etage.

Hier staat seingever J. Peters gereed aan de uittrekkende van schacht I om de lege wagens uit de kooi te laten lopen.