

I. G. Ludwigshafen
Technische Abteilung

002276

An Norddeutsche Mineralölwerke Stettin G.m.b.H.,
s.Hd.v.Herrn Dr. Hartmann,
Stettin - Pölitz.

3996-30/301 et al
115

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen TB/N-Wtz/K/SP.	Tag 3.Dezember 1940.Gb.
--------------	--------------------	----------------------------------	----------------------------

Betreff

Rückstand aus der Polymerisation und Paraffin-Vorreinigung.

Wir kommen zurück auf Ihren letzten Besuch in unserem Werk Ludwigshafen, sowie auf die dabei geführten Besprechungen in obiger Angelegenheit und bemerken, dass sich bei der weiteren Bearbeitung dieser Fragen bezüglich des Transportes noch einige Unklarheiten herausgestellt haben und wir möchten Sie bitten, unter Berücksichtigung der nachstehend aufgeführten Punkte, Ihre Entscheidung in dieser Angelegenheit so rasch als möglich zu fällen.

Während des Fabrikationsprozesses fallen im Bau SP 744 der Schmierölanlage Bleicherde und $Al-Cl_3$ -Schlamm an und zwar:

- 1) Bleicherde aus der Paraffin-Reinigung.
- 2) Bleicherde aus der Bleicherdeanlage.
- 3) $Al-Cl_3$ -Schlamm aus der Polymerisation.
- 4) $Al-Cl_3$ -Schlamm aus der Paraffinreinigung.

Zu 1) und 2). Die Bleicherde fällt aus den Filterpressen direkt in Muldenkipper, wird zu einem überdachten Zwischenlager gebracht und soll dann zum Auswaschen in ein Fremdwerk transportiert werden. Es ist noch zu klären, in welcher Form und mit was für Wagen dieser Transport durchgeführt werden soll, ebenso ist das Zwischenlager hierfür noch zu bestimmen.

Zu 3). Es war angenommen, dass der $Al-Cl_3$ -Schlamm von den Separatoren durch Rohrleitungen in Behälter von ca. 2 to Inhalt fällt, der dann zur weiteren Verarbeitung auf normalen Reichsbahnwagen in unser Werk Ludwigshafen geschafft werden. Diese Art des Transportes stößt jedoch auf Schwierigkeiten, da die Verarbeitungsstelle im Werk Ludwigshafen keine Einrichtungen (Krane) für die Entladung und Entleerung besitzt und es besteht bis jetzt auch nicht die Absicht, die entsprechenden Einrichtungen zu beschaffen. Alle Rückstände, die zur Zeit in Ludwigshafen verarbeitet werden sind flüssig und es treten hierbei keinerlei Verladungsschwierigkeiten wie bei Ihrem Produkt auf.

Die bei der letzten Besprechung vorgeschlagenen runden Behälter eignen sich schlecht für einen Transport innerhalb des Werkes und sind auch schlecht zu entleeren.

Für den Fall, dass im Werk Ludwigshafen keine Entladevorrichtungen beschafft werden, machen wir folgenden Vorschlag:

Der Transport des $Al-Cl_3$ -Schlammes von der Anfallstelle zum Anschlußgleis der Schmierölfabrik erfolgt in Muldenkippern mit abnehmbaren Mulden, die mittels eines Kranes auf bereitgestellte Reichsbahnwagen verladen werden, wobei die Fahrgestelle zur weiteren Verwendung im Werk Pöhlitz bleiben. Die Entladung in Ludwigshafen erfolgt dann mit Hilfe einer vorhandenen Krananlage an beliebiger Stelle auf 4 bereitstehenden Fahrgestellen, die dann mittels Schlepper zur Verarbeitungsstelle gebracht und wenn möglich, direkt in die vorhandenen Rührbehälter gekippt werden. Die leeren Mulden gehen wieder nach Pöhlitz zurück.

Zu diesen Fragen kommt noch weiter die Schwierigkeit hinzu, dass dieser Schlamm wegen des Gehalts an Paraffin zu einer festen Masse erstarrt, sich voraussichtlich auch beim Kippen von der Behälterwand nicht löst und auch ein Verkleinern des ganzen Schlammwürfels schlecht durchführbar ist. Vielleicht ist es möglich, durch Auslegen der Mulden vor dem Füllen mit Papier und eine weitere Verwendung von beliebig vielen Papierzwischenlagen den grossen Tonklotz zu unterteilen und so die Entleerung leichter zu gestalten.

Zu 3). Der $Al-Cl_3$ -Schlamm aus der Polymerisation ist dickflüssig und lässt sich wohl ohne Schwierigkeiten aus den Behältern entfernen. Der Transport könnte in den gleichen Muldenkippern wie unter 1) erfolgen.

Laut Verfahrensbeschreibung fallen täglich je 4 to $Al-Cl_3$ -Schlamm an, zusammen also 8 to. Nimmt man die Muldenkipper mit je 2 to Inhalt und die Belastung pro Waggon mit 15 - 18 to an, so verlässt jeden zweiten Tag ein Waggon mit 8 Mulden das Pöhlitzer-Werk. Nach Angaben unserer Spedition ist ein Waggon von Pöhlitz bis Ludwigshafen und umgekehrt, einschliesslich Verschiebe- und Entladezeit 24 Tage unterwegs. Um einen reibungslosen Transport durchzuführen, wären demnach ca. 100 Mulden mit ca. 20 Fahrgestellen erforderlich. Der Preis für 1 Mulde mit Deckel beträgt ca. RM 250.- und für ein Untergestell ca. RM 350.-, sodass sich für die vorgeschlagenen Transportmittel ein Gesamtbetrag von ca. RM 32 000.- ergibt. Unter Berücksichtigung einer etwaigen Lagerung der gefüllten Mulden in den Werken Pöhlitz und Ludwigshafen wäre die Anzahl der zu beschaffenden Geräte nochmals zu überprüfen. Ferner wäre im Werk Pöhlitz noch eine Verladeanlage und allenfalls auch eine Zwischenlager zu erstellen.

Im Hinblick auf die genannten Schwierigkeiten taucht die Frage auf, ob mit

Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit nicht ein anderer Weg für die Verarbeitung der Schlammrückstände gesucht werden soll.

Wir bitten Sie alle genannten Fragen zu prüfen und hoffen, dass bei Ihrem nächsten Besuch diese einer endgültigen Klärung zugeführt werden können.

Mu