

tion gelegt hatte. 1958 baute man eine Straße über die Bundesstraße 3 hinweg zur Aufbereitung. Die Seilbahn als engster Querschnitt des Betriebes wurde daraufhin demontiert. Mit einer Überlagerung von nur 25 m war der Rötelberg für den Tagebau ideal geeignet. Allerdings sorgten einige Verwerfungen für eine Beeinträchtigung der Abraumarbeit. Dann gab es Erzverluste dadurch, daß die Alten bereits Teile des weichsten und reichsten Erzes abgebaut hatten. Die Ausbisse waren minderwertig und im N verschlechterte sich die Erzqualität derart, daß dort eine größere Menge Erz stehen bleiben mußte (1961). 1962 war der Rötelberg ganz abgeräumt. Die obersten 80 cm Erz waren zu arm und mußten in den Abraum gegeben werden. Die abgebaute Erzmächtigkeit betrug 9 m. Die Gewinnungskosten wurden mit 4–5 DM/t Erz angegeben.

Der Abraum vom Rötelberg wurde auf der Limbachkippe abgeworfen. Das Abraummaterial wurde in 3 Schnitten gewonnen, wovon der oberste aus Löß bestand und mit der 1954 eingestellten Menck-Schürfkübelraupe abgefahren wurde. Die Erzgewinnung am Rötelberg war im Juli 1962 beendet; anschließend kam der Tagebau Kahlenberg wieder in Betrieb.

Der **Gerätepark** für den Tagebaubetrieb war ziemlich umfangreich. Für die Gewinnung der Kalksandsteine und Tone brauchte man Hochlöf-bagger mit 20–30 t Reißkraft. Die gesteinsmäßige Zusammensetzung des Abraums ist stark schwankend. Der Geräteeinsatz ist behindert durch die Zerstückelung des Erzlagers in kleine Schollen.<sup>9</sup>

Mit dem Einsatz der Menck-Schürfkübelraupe begann auf Grube Kahlenberg das Zeitalter der gleislosen Förderung im Tagebau. Mit ihr erreichte man eine Abraumleistung von 149 cbm/MS, also mehr als das 10-fache des schienengebundenen Betriebes. Allerdings war die Schürfkübelraupe nur im obersten aus Löß bestehenden Drittel des Rötelberges für die Abraumgewinnung verwendbar. Ihre Daten sind: 120 PS Deutz-Dieselmotor, Ladekübel von 6,5 cbm zwischen den Raupen, 1-Mann-Bedienung, vorwärts und rückwärts arbeitend, daher kein Wenden erforderlich, Betriebskosten ca. 1,20 DM/cbm = 35 % des gleisgebundenen Abraums.

Der Gleisbetrieb wurde ersetzt durch Magirus-Deutz-Allradkipper Typ 4500. Die Lastkraftwagen waren nur mit Hilfe der Schürfkübelraupe als Wegbereiter immer einsetzbar. Dafür wurde dann eine Planierraupe angeschafft. Die Kosten lagen bei 58 % des Gleisbetriebes. Die 4,5 t-Allradkipper hatten als Nachteile: lange Kippzeiten, keine selbsttätige Pritschenreinigung, große Wendekreise.

Man ging daher über zu Zetelmeyer-Autoschütter A 4 mit luftgekühltem Deutz-Dieselmotor und einem Fassungsvermögen von 4 cbm. Der Fahrersitz mit den Fußhebeln war um eine Lenksäule schwenkbar. Für den Tagebau Rötelberg wurden 5 Autoschütter beschafft. Es konnte mit diesem Fahrzeug eine weitere Kostensenkung auf 51 % des Gleisbetriebes erzielt werden. Die Abraumkosten betragen mit LKW = 1 DM/cbm, mit Zetelmeyer 0,6–0,7 DM/cbm. Man arbeitete in 2 Schichten, die Nachtschicht diente der Fahrzeugwartung. Die Baggerleistung konnte damit von 220 auf 380 cbm/Baggerschicht gesteigert werden. Die Gesamtkippenbelegung betrug noch 7 Mann gegen früher 56 Mann. Im Oktober 1955 stellte man auch die Erzförderung auf gleislosen Betrieb um.

<sup>9</sup> W. Dreyer. Erste Erfahrungen bei der Umstellung der gleisgebundenen auf gleislose Abraumförderung im Erztagebau Kahlenberg. *Erzmetall* 1956, S. 1–10.