

# Industriekultur 2.19

ISSN 0949-3751 · 6,95 Euro

Porzellan aus Friesland // Rohstoffgewinnung weltweit // Tonbergbau in Eisenberg (Pfalz) // Kohlenwäsche Beringen bedroht // Fotos von Ursula Becker-Mosbach // Henrichshütte zwischen Abbruch und Aufbruch // Die neuen Materialien der Moderne // Arzt und Renaissance-Gelehrter: Georg Agricola // ERIH: Papiermachermuseum Steyrermühl, Metallurgic Park Dommartin-le-Franc, Energiemuseum Santralistanbul, Königin Luise Erbstollen in Zabrze

**Schwerpunkt: Verkehrsweg Rhein**



der Bundesstraßen 215 und 441 sei aus Sicht der Landesbehörde für Straßenbau nur noch wenige Jahre verkehrssicher, heißt es im Pressepiegel der Samtgemeinde Mittelweser vom 16. Juli 2018 mit Bezug auf die Tageszeitung „Die Harke“. Die formschöne, einst vom Hamburger Stahlbau-Unternehmen Eggers errichtete Stabbogenbrücke (siehe Foto S. 29) sei „abgängig“. Das hohe Alter, der starke Verschleiß und gewisse technische Faktoren in der Konstruktion würden einen Neubau wirtschaftlicher als eine umfangreiche Sanierung machen. So sei die Brücke für Großraum- und Schwertransporte nur eingeschränkt befahrbar. Nach einer Bauzeit von zwei bis drei Jahren könnte der neben der alten Brücke errichtete Neubau 2024 in Betrieb genommen und die alte Stahlbrücke dann abgerissen werden.

An dieser Stelle gab es schon mindestens zwei Vorgängerbauwerke: Einst sollen dort Holzbrücken gestanden haben, dann fuhr wieder eine Fähre, ehe am 12. November 1896 eine Stahlfachwerkbrücke eingeweiht wurde. Letztere hatte drei Brückenfelder, zwei Parallelträger und einen großen Halbparabelträger über der Strommitte. Sie wurde am 5. April 1945 von deutschen Militärs gesprengt. **S.B.**

## Nordrhein-Westfalen

### Aachen

**Requiem für das „Aquarium“ der Vereinigten Glaswerke** ■ Seit Anfang 2019 wird der Verwaltungssitz der Vereinigten Glaswerke GmbH (Vegla) in Aachen abgerissen. Der 1978 an der Viktoriaallee Ecke Bismarckstraße errichtete Komplex, wegen seiner bemerkenswerten Fassade aus glänzendem, durchgefärbt grünem Floatglas auch „Aquarium“ genannt, soll laut Website [www.movieaachen.de](http://www.movieaachen.de) bis 2021 durch etwa 100 Wohnungen, Einzelhandel, Büros, Praxen und eine Kindertagesstätte ersetzt werden. Nach Auskunft des Projektentwicklers Nessler Projektidee GmbH war eine Sanierung wegen der veralteten Haustechnik und der Schadstoffbelastung nicht tragbar. Den Entwurf für das alte Bürohaus wie für das Neubauquartier lieferten die Architekten des Büros Hentrich Petschnigg & Partner (HPP).



An Stelle des 1978 errichteten ausgedehnten Verwaltungssitzes der Vereinigten Glaswerke GmbH (Vegla) soll bis 2021 ein Neubaugebiet entstehen. Foto: Norbert Gilson, 2018

Die Vegla war 1936 als Tochtergesellschaft der schon seit 1853 auch in der Aachener Gegend agierenden französischen Compagnie de Saint-Gobain entstanden. Die Motivation bestand darin, die deutschen Besitzungen des Unternehmens zusammenzufassen und sie angesichts der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik weitgehend zu verselbständigen. Einen entscheidenden Vorteil verschaffte sich das Unternehmen zu Beginn der 1950er Jahre mit dem Erwerb der 1871 von Nikolaus Kinon in Aachen gegründeten Spezialglasfabrik. Diese hatte 1909 die französischen Patente für Verbund-Sicherheitsglas erworben und sich zum europaweit führenden Hersteller für schussfestes Glas unter anderem für Fliegerbrillen, Panzer und Bankschalter entwi-

ckelt. Vom Aufschwung der Automobilindustrie in den 1950er Jahren profitierte das Unternehmen in hohem Maße mit der Lieferung von Sicherheitsglasscheiben. Ende 2014 verlegte die als Saint-Gobain Glass Deutschland firmierende Gesellschaft ihren Sitz nach Stolberg. **N.G.**

### Bochum / Witten

**Aus für Überlandtram und M-Wagen** ■ Ein Stück Straßenbahnromantik geht verloren: Ende 2019 wird die Überlandstraßenbahnlinie im Bochumer Stadtteil Langendreer stillgelegt, teilte die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (Bogestra) mit. Mit dem Neubau einer in der Nähe verlaufenden Verbindung werde die etwa drei Kilometer lange eingleisige Strecke im Zuge der Linie 310 überflüssig. Die Verbindung nach Witten bestand in verschiedenen Linienführungen bereits seit 1901. Mit der Überlandstraßenbahn verschwinden auch die letzten M-Wagen (M für Meterspur) aus dem Bochumer Straßenbild. Dieser vierachsige Wagentyp, den es auch in dreiteiliger Ausführung mit sechs Achsen gab, war bis 1975 im Auftrag verschiedener Bahngesellschaften von der Waggonbaugesellschaft Duewag für den Stadtbahnvorlaufbetrieb entwickelt worden und wurde von mehreren Herstellern bis 1999 gebaut.

Mit einer Fußbodenhöhe von 880 Millimeter war der M-Wagen jedoch nicht benutzerfreundlich und wird auf dieser Verbindung nur noch eingesetzt, weil die modernen Wagen für die engen Kurven auf diesem Abschnitt zu lang sind. Einige M-Wagen der Bogestra sollen noch in Polen laufen. Die nur 26,60 Meter langen, zweiteiligen Wagen mit vier Achsen wirkten in den U-Bahnhöfen im weiteren Verlauf der Strecke etwas verloren. Einen Rest der Überlandstraßenbahn-Atmosphäre kann man weiterhin auf dem letzten Teilstück der Linie 310 im Wittener Stadtteil Heven erleben, zukünftig mit modernen Variobahnen des österreichischen Herstellers Stadler. **U.S.**



Dieser Überlandstraßenbahnbetrieb zwischen den Haltestellen Am Honnengraben in Bochum und Papenholz in Witten, hier mit einem M-Wagen, ist Ende 2019 Geschichte. Foto: Ulrich Schildberg, 2019

### Duisburg

**„Stadtwerketurm“ wieder grün beleuchtet** ■ „Wunder dauern etwas länger“, dieser Spruch bewahrheitete sich in Duisburg. Im Laufe des Jahres 2017 sollte das meist als „Stadtwerketurm“ bezeichnete Schornstein-Ensemble des 2012 stillgelegten Heizkraftwerks in Duisburg-Hochfeld (siehe IK 2.12, S. 42, und IK 2.16, S. 42) wieder im vertrauten Grün weithin sichtbar sein: Nun ist er seit dem 6. Dezember 2018 in Betrieb. Auf den Abbruch der drei Rauchgasröhren folgten Korrosionsschutzarbeiten am verbliebenen Stahlskelett und den sechs Plattformen, außerdem musste der Aufzug in der zentralen Röhre saniert werden, teilten die Stadtwerke Duisburg mit ([www.stadtwerke-duisburg.de](http://www.stadtwerke-duisburg.de)). Witterungsbedingte Unterbrechungen der Arbeiten in bis zu 200 Meter Höhe waren aus Gründen der Arbeitssicherheit immer wieder unvermeidbar.

Für die Konzeption und Projektierung der Lichtinstallation konnte der Architekt Peter Brdenk gewonnen werden, ein anerkannter Fachmann für die Beleuchtung von Bauwerken. 180 Leuchten mit LED-Technik (Licht emittierende Dioden) und 256 Meter Lichtleisten ersetzen die vorher dort installierten 46 Quecksilberdampflampen. Diese waren mit jeweils

250 Watt wahre Energiefresser. Die LED-Leuchten beziehen nun die Plattformen viel stärker in die Beleuchtung ein. Dadurch ergibt sich im Nahbereich ein guter Effekt. Von weitem betrachtet bewirken die fehlenden Kaminröhren jedoch (leider) eine deutlich geringere Sichtbarkeit der Landmarke. **W.S.**



Der „Stadtwerketurm“ in Duisburg-Hochfeld wird nun mittels LED-Technik beleuchtet. Foto: Werner Schleser, 2019

**Hochhaus „Weißer Riese“ gesprengt** ■ An der Friedrich-Ebert-Straße in Duisburg ist am 24. März 2019 der erste „Weiße Riese“ gesprengt worden. So werden die sechs Hochhäuser genannt, welche der Bauunternehmer Josef Kun in den 1970er Jahren auf dem Gelände der Rheinpreußensiedlung in Homberg-Hochheide gebaut hatte. Die Steinkohlenzeche Rheinpreußen hatte hier, wie auch in Moers, für ihre Bergleute Siedlungen gebaut. So entstanden in der einst selbstständigen Stadt Homberg von 1903 bis 1905 Einfamilien- und Doppelhäuser mit etwa 1 700 Wohnungen, die im Rahmen der Zechenstilllegung 1966 an Kun verkauft wurden. Bis 1973 ließ der Bauunternehmer mehr als 1 000 dieser Wohnungen abreißen. Erst eine Bürgerinitiative erreichte 1978 den Erhalt der restlichen Siedlung. Auf dem freien Gelände hat Kun im Montagebau die etwa 60 Meter hohen Scheibenhochhäuser mit jeweils 20 Stockwerken, drei mit 160 Wohnungen und drei mit 320 Wohnungen, errichten lassen.



Die Stadt Duisburg ließ ein Hochhaus mit 320 Wohnungen in der Friedrich-Ebert-Straße 10-16 sprengen; ein benachbartes Hochhaus an der Ottostraße 24-30 soll bald folgen. Foto: Werner Schleser, 2019

Die heute als Bausünde angesehenen Hochhäuser waren lange Zeit wegen ihres Zuschnitts und ihrer Ausstattung mit Bad, Einbauküche, Balkon und Müllschlucker beliebt. Doch wegen mangelnder Pflege verschlechterte sich der Zustand der Immobilie immer mehr. Die unattraktive Wohnsituation führte zum Wegzug vieler Mieter und Leerstand – es zo-

gen sozial Schwache nach, vielfach Migranten. Deshalb kaufte die Stadt schrittweise drei dieser Hochhäuser, um zwei davon abzureißen. Dass eine Sanierung derartiger Häuser durchaus möglich und wohnungspolitisch sinnvoll ist, bewies laut Presseberichten ein Investor aus Stuttgart mit seinem benachbarten Hochhaus. Sein wegen der roten Balkonverkleidungen „Roter Riese“ genannter Bau in der Hanielstraße verfügt sogar über Arztpraxen und einen Concierge-Service der Caritas. **W.S.**

### Gelsenkirchen

**Aus für die Schalker Eisenhütte** ■ Der traditionsreiche Bergbauzulieferer und Lokomotivhersteller Schalker Eisenhütte Maschinenfabrik GmbH hat seine Produktion am Traditionsstandort in Gelsenkirchen laut Medienberichten im Februar 2019 eingestellt. Im April 2019 befand sich noch die letzte Lokomotive, eine 53 Tonnen schwere Servicelok für die Stadtwerke München, in der Inbetriebsetzung. Anschließend werde die Firma abgewickelt, hieß es.

Friedrich Grillo hatte das Unternehmen 1872 als Gewerkschaft Schalker Eisenhütte mit Sitz in Gelsenkirchen gegründet. Die wichtigsten Fertigungszweige waren Kokereimaschinen, Fördermaschinen und ab 1939 der Bau von Tagebau-, Koks- und Grubenlokomotiven. Ab 1982 wurden auch Servicefahrzeuge für städtische Verkehrsbetriebe gebaut. So erhielten die U- und Straßenbahnen von Berlin, Hamburg, Stuttgart, Rotterdam und Dresden Arbeitslokomotiven, Schienen Schleifzüge, Gleismessfahrzeuge, Güterstraßenbahnen und anderes aus Gelsenkirchen (siehe IK 4.99, S. 21). Von 1968 bis 2018 gehörte Schalke zur Gebr. Eickhoff Maschinenfabrik und Eisengießerei GmbH in Bochum.

In finanzielle Schieflage geriet die Schalker Eisenhütte insbesondere 2010/11 durch Fehlkalkulationen beim geplanten Bau von diesel-elektrischen Vollbahnlokomotiven, wie die WAZ mehrfach berichtete. Das umsatzstarke Kokereigeschäft war schon 2014 verkauft worden. Die Restaktivitäten im Lokomotivbau übernahm laut WAZ im November 2018 der kanadische Bergbauausrüster Nordic Minesteel Technologies Inc. (NMT). Der Ersatzteildienst und zum Teil das Engineering sollen von einer Nachfolgegesellschaft Schalke Locomotives GmbH weitergeführt werden, einen eigenen Lokomotivbau wird es aber wohl nicht mehr geben. **Stefan Lauscher**



1989 lieferte die Schalker Eisenhütte einen motorisierten Gleismesswagen an die Hamburger Hochbahn AG. Foto: Sven Bardua, 1994

### Remscheid

**Der Blaue Mond soll wieder leuchten** ■ Im August 1961 wurde im Mannesmann-Park in Remscheid ein 59 Meter hoher Stahlrohrturm aufgestellt, der das blau leuchtende MW-Emblem der Mannesmann-Werke trug. Dieser weithin sichtbare „Blaue Mond“ wurde zum Wahrzeichen von Remscheid und stand für die 1891 von Max Mannesmann gemachte Erfindung des Pilgerschritt-Verfahrens, mit dem sich dünnwandige, nahtlos gewalzte Stahlrohre wirtschaftlich herstellen ließen. Wie der Förderverein Mannesmann-Haus e.V. Anfang 2019 mitteilte, erinnerte der Turm an diese bahnbrechende Erfindung, die im Mannesmann-Werk in unmittelbarer Nähe gemacht worden war. 2015 wurde

das MW-Zeichen abgebaut, obwohl das Bauwerk seit 2002 unter Denkmalschutz steht.

Der Remscheider Stahlrohrturn ist eines der letzten Exemplare dieses auf dreieckigem Grundriss aufgebauten Typs, der seit den 1950er Jahren als Träger für Sendeantennen oder Werbesymbole von der Mannesmannröhren-Werke AG in Düsseldorf-Rath errichtet wurde. Entworfen hatte ihn der Chefkonstrukteur der Abteilung Rohrkonstruktion, Josef Fröhlich. Der Remscheider Turm war der erste seiner Art und stand auf der Hannover Messe, bevor er nach Remscheid umgesetzt und dafür gekürzt wurde. Die als Ersatz in Hannover aufgestellte Konstruktion (1954–2012, 120 Meter hoch) gibt es nicht mehr, ebenso wie die gleichartigen Mannesmantürme auf dem Messegelände in Wien (1955–1987, 150 Meter) sowie am Konzernsitz in Düsseldorf (bis etwa 1985). Der Förderverein setzt sich mit einer Unterschriftensammlung ([www.foerderverein-mannesmannhaus.de](http://www.foerderverein-mannesmannhaus.de)) für eine Sanierung des Remscheider Turms ein, um ihn zu retten. Außerdem soll der Blaue Mond, ausgestattet mit energiesparenden Leuchten, wieder erstrahlen. **N.G.**

## Titz

**Düppelsmühle nach Orkan wiederaufgebaut** ■ Die bei einem Sturm beschädigte Düppelsmühle in Titz im Jülicher Land (Landkreis Düren) ist für 282 000 Euro wiederaufgebaut worden. Die gelungene Restaurierung der Bockwindmühle würdigte die Deutsche Stiftung Denkmalschutz (Bonn) mit einer Bronzetafel, berichteten die Aachener Nachrichten im Dezember 2018. Zuvor hätte sich der Förderverein Düppelsmühle gegründet, um vor allem die relativ teure Versicherung für die Mühle finanzieren zu können. Denn wegen der fehlenden Versicherung gegen Unwetter hätten Spenden und Zuschüsse für den Wiederaufbau des örtlichen Wahrzeichens gesammelt werden müssen, so die Zeitung. Die Stiftung hätte 80 000 Euro, der Denkmalfonds der Bundesregierung 140 000 Euro zur Verfügung gestellt. 52 000 Euro seien vom Land, je 5 000 Euro von der Gemeinde und dem Mühlenbesitzer Peter Josef Wirtz gekommen.

Die Düppelsmühle stammt im Kern von 1708 und stand damals an der Luxemburger Straße gegenüber dem Höninger Weg in Efferen (heute Hürth) am Südwestrand von Köln. 1830 wurde sie auf den Düppel, einem Höhenrücken bei Titz, umgesetzt und war bis 1952 mit zwei Mahlgängen in Betrieb. Sie gilt als die letzte der einst für die Region typischen Bockwindmühlen und ist einschließlich der Mühlentechnik im Inneren noch original erhalten. Im Juni 2014 beschädigte der Sturm Ela sie erheblich, zerstörte zwei Flügel und Teile des Mühlenkastens. 2016 wurde der Kasten in einer spektakulären Aktion als Ganzes, allerdings ohne die schweren Mühlensteine, demontiert und nach Instandsetzungsarbeiten wieder auf den Bock gesetzt. **S.B.**



Die Düppelsmühle ist eine Bockwindmühle. Bei diesem Typ wird der Mühlenkasten mit den Flügeln in den Wind gedreht. Foto: Achim-Raschka / Wikimedia Commons, 2009

## Wetter

**Demag feiert 200 Jahre alte Harkort-Gründung** ■ Die heutige Firma Demag Cranes & Components GmbH geht auf die vor 200 Jahren von dem westfälischen Industriepionier Friedrich Harkort gegründeten Mechanischen Werkstätten Harkort & Co. (später Märkische Maschinenbau-Anstalt L. Stuckenholz) zurück. Auf der Burg Wetter errichtete Harkort eine Fabrik zum Bau von Dampfmaschinen und einen Hochofen, 1826 stieg er mit einem ersten Puddelwerk in die Stahlherzeugung ein. 1910 schloss sich das Unternehmen mit der Duisburger Maschinenbau AG und der Benrather Maschinenfabrik GmbH zur Deutsche Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Demag) zusammen. Zum 200. Jahrestag der Unternehmensgründung werden in Wetter (Ruhr) eine Reihe von Veranstaltungen geboten, darunter Vorträge und ein Tag der offenen Tür im Demag-Werk am 7. September 2019. Die Demag hat eine Chronik veröffentlicht und präsentiert auf ihrer Internetseite [www.demag200.com](http://www.demag200.com) Daten zur Historie sowie eine Veranstaltungsübersicht. **N.T.**



Ein typisches Demag-Produkt ist dieser 1935 für den Umschlag der Vereinigten Berliner Kohlehändler (Vaubeka) erbaute, 122 Meter lange Portalkran zwischen Teillestraße und Teltowkanal in Berlin-Tempelhof. Foto: Sven Bardua, 2013

## Wuppertal

**Häuser in Beyeröhde drohen einzustürzen** ■ Im Wuppertaler Ortsteil Langerfeld sind in der Straße Beyeröhde acht Häuser mit knapp 70 Bewohnern wegen drohender Einsturzgefahr am 10. März 2019 evakuiert worden. Die Bewohner hatten Knacken und große Risse in den Häusern bemerkt, berichteten regionale Medien. Drei Häuser seien in den folgenden zwei Wochen wieder zum Wohnen freigegeben worden. Der Untergrund unter den übrigen Häusern werde mit zahlreichen Bohrungen weiter untersucht und zum Teil gesichert. Kleinere Hohlräume seien schon verfüllt worden. Verursacht habe die Schäden laut Experten möglicherweise ein nicht ausreichend gesicherter Altbergbau, berichteten die Medien. Auslöser sei dann vermutlich ein Wasserrohrbruch gewesen: Das austretende Wasser habe Boden in alte Bergwerkstollen gespült, so dass Hohlräume unter den Häusern und der Straße entstanden sind.

Im Untergrund förderten hier einst Bergleute der Zeche Karl von 1856 bis zu Stilllegung des Bergwerkes 1896 laut Medienberichten hauptsächlich Brauneisenstein, zum Teil auch Galmei. Letzteres war im Stadtteil schon seit Mitte des 18. Jahrhunderts gefördert worden. Die Schächte, Stollen und Gesenke der Zeche Karl sind inzwischen als Bodendenkmal geschützt. Am westlichen Ende der heutigen Galmeistraße blieb der mit Ziegeln gemauerte, etwa 59 Meter tiefe Förderschacht (laut Vermessung nur 48 Meter tief) erhalten. Er wurde 1983 wiederentdeckt, sein oberer Teil 1991 instandgesetzt. Er bekam einen Betonkragen mit eingesetztem Stahlrost und darüber ein Schutzdach. Daneben stehen ein Hunt und Erläuterungstafeln. **S.B.**

**Radweg im Langerfelder Tunnel?** ■ Stillgelegte Bahnstrecken sind im hügeligen Wuppertal wegen der geringen Steigungen ideal für den Bau von Radwegen. Dazu gehört ein 22 Kilometer langer Radweg auf der Nordbahntrasse (siehe IK 1.15, S. 58, und IK 1.18, S. 62). Die ebenfalls

von der Wuppertal Bewegung e.V. initiierte Schwarzbachtrasse soll nach deren Angaben 2020 fertig sein: Die zwei Kilometer lange Strecke führt dann vom Bahnhof Wichlinghausen durch einen 290 Meter langen Tunnel an der Hilgershöhe vorbei über das 29 Meter hohe Schwarzbachviadukt nach Langerfeld und schließt dort an die Nordbahntrasse an. Als Durchstich zwischen der Schwarzbachtrasse und dem Tal der Wupper könnte die Trasse zwischen der Spitzenstraße in Langerfeld und der Öhder Straße an der Wupper dienen. Für diesen etwa drei Kilometer langen Radweg setzt sich der Verein „Neue Ufer Wuppertal“ ein, berichtete die Wuppertaler Rundschau am 27. Februar 2019.

Er würde Nord- und Südhöhen verbinden, damit auch überregionale Radwege miteinander verknüpfen. Das größte Problem sei der Langenfelder Tunnel – Teil der 1911 eröffneten und inzwischen stillgelegten Verbindungskurve zwischen der Bahnstrecke Oberbarmen–Solingen und der Wuppertaler Hauptstrecke. Denn die Deutsche Bahn AG (DB) will diesen 239 Meter langen Tunnel mit dem Ausbruch aus einem benachbarten Bauprojekt verfüllen: Die beiden 1889 erbauten Röhren des Rauenthaler Tunnels im Verlauf der Strecke Oberbarmen–Solingen sollen saniert und zu einer großen Röhre zusammengefasst werden; die Planfeststellung dafür soll bald beginnen. Die DB habe laut Wuppertaler Rundschau aber ihr Entgegenkommen signalisiert. Nun müsse auch die Stadt mit der Planung zügig handeln, damit die Bauarbeiten daran vielleicht 2024 starten können. **S.B.**



Die Strecke zwischen dem Güterbahnhof Wuppertal-Langerfeld und Oberbarmen führt direkt am Nordportal des Langerfelder Tunnels (links) vorbei. Foto: Andreas Fahrrad / Wikimedia Commons, 2013

## Sachsen

### Großpostnitz

**Bahnhof wird zum Gemeindeamt** ■ Die sächsische Gemeinde Großpostwitz will das Empfangsgebäude des Bahnhofes zum Gemeindeamt umbauen, berichtete die Lausitzer Rundschau am 27. Februar 2019. Die landschaftsprägende Immobilie liegt einige hundert Meter westlich des an einer Flussbiegung der Spree liegenden Ortes. Der Bahnhof war 1877 mit der Linie Bautzen–Wilthen–Bad Schandau in Betrieb genommen worden; 1890 kann noch die Strecke zwischen Bautzen, Großpostwitz und Löbau hinzu. Letztere wurde 1998, erstere 2007 für den Gesamtbetrieb stillgelegt. Der Personenverkehr war 2004 eingestellt worden.

2011 erwarb die Gemeinde das leerstehende Empfangsgebäude, auch weil sie sich mit dem benachbarten Obergurig zu einer Verwaltungsgemeinschaft zusammenschloss, berichtete die Zeitung weiter. Dank der zwei Treppenhäuser sei der für moderne Bauten wichtige zweite Fluchtweg schon integriert, auch Lage und Bausubstanz würden für eine entsprechende Umnutzung sprechen. Schließlich fördere das Land Sachsen den Umbau mit knapp zwei Millionen Euro. Außer der Gemeindeverwaltung sollen die Jugendfeuerwehr und ein Museum in den Bahnhof einziehen. **S.B.**



In der Substanz gut erhalten: das eindrucksvolle Empfangsgebäude des Bahnhofes Großpostwitz. Foto: TMG / Wikimedia Commons, 2006

## Sachsen-Anhalt

### Benndorf

**Weitere Dampflok für Mansfelder Bergwerksbahn** ■ Die Mansfelder Bergwerksbahn will ihre Lok 11, eine lange Zeit für den Betrieb dort typische Dampflok, möglichst zur Saison 2019 wieder in Betrieb nehmen. Derzeit befinde sie sich in Hauptuntersuchung, teilte die Deutsche Stiftung Denkmalschutz (Bonn) am 29. März 2019 mit. Für die Aufarbeitung der Maschine stellt die Stiftung nach eigenen Angaben 20 000 Euro zur Verfügung. Die Museumsbahn der Mansfelder Bergwerksbahn e.V. (Hauptstraße 15, 06308 Benndorf, Tel. 03 47 72 / 2 76 40, [www.bergwerksbahn.de](http://www.bergwerksbahn.de)) verkehrt auf einer 11,8 Kilometer langen Strecke zwischen der Werkstatt Klostermansfeld in Benndorf sowie dem Bahnhof Bleihütte Hettstedt in Sachsen-Anhalt und gilt als wichtiger Bestandteil der Bergbau- und Hüttengeschichte der Mansfelder Mulde. Einst verband hier ein 50 Kilometer langes Schienennetz alle wichtigen Bergbauschächte der Region.



Die 1931 für die Mansfeld AG für Bergbau und Hüttenwesen erbaute Lok 7, eine Schwestermaschine der Lok 11, fährt heute als 99 4011 bei den Rügenschken Kleinbahn – fotografiert in Putbus. Foto: Carsten Krüger / Wikimedia Commons, 2012

Die 1939 erbaute Lok 11 gehört zu einer Serie von sechs Maschinen, welche von Orenstein & Koppel gebaut wurden. Dank dieser Typenloks konnte die 1880 für den Transport von Kohle und Erz von der Mansfeld AG für Bergbau und Hüttenwesen in Betrieb genommenen 750-Millimeter-Schmalspurbahn 1931 den Großraumgüterwagen- und Rollwagenverkehr aufnehmen. Die Heißdampflokomotiven zogen später auch Personenzüge. Sie hatten eine, sonst nur bei regelspurigen Bahnen übliche, durchgehende Druckluftbremse, ein verschleißbares Führerhaus und Anschlüsse für eine Dampfheizung sowie elektrische Beleuchtung. Von den sechs