

EXTRA-AUSGABE

Eisenbahn JOURNAL

2
2008

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-300-0

Best.-Nr. 70 08 02

Deutschland € 15,00

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

BeNeLux € 17,50

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 19,50

Band 2

Udo Kandler

Vom Erz zum Stahl

Eisenbahn & Montanindustrie mit neuen Tophemen:
Historie, Ruhrgebiet und Ausland

»STAHL UND BAHN:
VOEST-ALPINE LINZ«

- Historische Dampf-, Diesel- und Elloks sowie Spezialfahrzeuge im Einsatz auf vielfältigen Wegen vom Erz zum Stahl

Laufzeit
43 Minuten

DVD
VIERA



Infotainment

Datenträger
enthält nur Lehr-
oder Infoprogramme



Das neue Special zur „weißen Flotte“



Mit dem InterCityExpress, kurz ICE, begann 1991 das Hochgeschwindigkeits-Zeitalter bei der Deutschen Bundesbahn. Mit planmäßigen 250 km/h Spitze und bislang unbekanntem Reisekomfort konnten die DB und ihre ICEs erstmals dem Flugzeug Konkurrenz machen. Dem ICE 1 folgten weitere Varianten, und heute sind Tempo 300 mit dem ICE 3 und ein deutschlandweites Hochgeschwindigkeits-Netz längst Realität geworden. Das „Premiumprodukt“ ICE ist eine populäre Marke, mit der neben der Erfolgsstory aber auch die Katastrophe von Eschede und diverse Pannenserien verbunden sind.

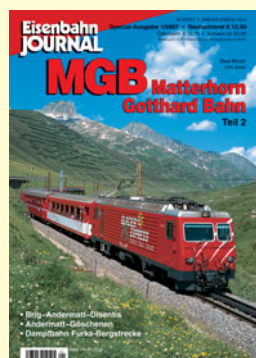
Konrad Koschinski berichtet ausführlich über Technik, Entwicklung und Einsätze der einzelnen ICE-Baureihen. Dabei geht er auch auf die Neigezug-Triebzüge der Baureihen 411/415 (ICE-T) und 605 (ICE-TD) ein sowie auf die Versuchsträger ICEexperimental und ICE-S. Die diversen Bauartunterschiede und Änderungen, die für internationale Einsätze sowie Modernisierungen vorgenommen wurden, werden ebenfalls behandelt. Sorgfältig ausgesuchte, bislang unveröffentlichte und oft großformatig wiedergegebene Bilder runden diese aktuelle Ausgabe über den „Superzug“ der DB AG ab.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung

Special-Ausgabe 2/2008:

Best.-Nr. 540802 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



MGB, Teil 2
Matterhorn Gotthard Bahn

Special-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 540701 · € 12,50



Eierköpfe
VT 08.5 · VT 12.5 · ET 30 ·
ET 56 · ETA 176

Sonder-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 530702 · € 12,50



Taurus
Universallokom auf Erfolgskurs:
Typen, Technik, Weltrekord

Special-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 540702 · € 12,50



ÖBB in den 70ern
Strecken · Betrieb · Fahrzeuge

Sonder-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 530801 · € 12,50



Baureihe 01.10
Klassiker, Legende, Mythos –
Erfolg einer Dampflok

Special-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 540801 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Vom Erz zum Stahl:

Stahl – der Stoff, aus dem die Träume sind

Im Herbst 2007 erschien das erste Heft des Eisenbahn-Journals „Vom Erz zum Stahl“ (Ausgabe EJ-Extra 2/2007). Längst nicht alle Aspekte der vielschichtigen Thematik konnten wir darin aufgreifen. Vor Ihnen liegt daher nun der zweite Band zum Thema und knüpft dort an, worauf im ersten Heft nicht eingegangen werden konnte. Schwerpunkte sind diesmal die Historie sowie interessante Exkurse ins Ausland.

Ein faszinierendes Kapitel ist die industrielle Revolution in Deutschland, jene Zeitepoche der 1880er Jahre, in der sich die geradezu atemberaubende Entwicklung des Landes vom Agrar- zum Industriestaat vollzog, die Basis für den heute so selbstverständlichen Wohlstand. Ermöglicht durch die mit aller Macht aufstrebenden Wirtschaftsbereiche von Eisenbahn und Montanindustrie, die sich förmlich zu immer neuen Höhenflügen anzustacheln schienen. Was der neue Verkehrsträger mit seiner Bezeichnung unmissverständlich manifestierte: Eines war für den Eisenbahnbau unabdingbar – das Element Eisen. Wobei metallurgisch korrekt natürlich von Stahl die Rede ist, denn sprödes Eisen hätte ohne die Umwandlung in zähen Stahl für die Eisenbahn kaum getaugt.

Was die Familie Krupp aus Essen schuf, verschlägt einem noch immer die Sprache. Wo wenige Jahre zuvor noch die Rinder grasten und das Federvieh flatterte, entwickelte sich ein Industrie-Imperium enormen Ausmaßes. Der Name Krupp war Garant für Innovationen mit Weltgeltung. Ein Industriezweig, der vom vielseitig einsetzbaren Werkstoff Stahl nicht genug bekommen konnte, war die Rüstungsindustrie. Auch der Name Thyssen ist untrennbar mit dem Aufstieg des Ruhrgebiets, dem weltweit einmaligen Industriestandort, verbunden. Die Gutehoffnungshütte in Oberhausen, Bochumer Verein, Schalker Verein und Phönix sind weitere wohlklingende Firmennamen der Stahlbranche, die zusammen mit zahllosen Zechen und Kokereien dem Ruhrgebiet den Pulsschlag aus Stahl verliehen, wie ihn Herbert Grönemeyer besungen hat. Die gigantischen Dampfhämmer haben sich förmlich ins Geschichtsgedächtnis eingehämmert.

Es sind oftmals aber auch die kleinen, im Vergleich eher unscheinbaren Spezialisten, die faszinieren können. Etwa die Eisengießerei und Maschinenfabrik „Jünkerather Gewerkschaft“, seit 1938 zum DEMAG-Konzern gehörend, ein beim Bau von Roheisenpfannen- und Schlackenwagen federführendes Unternehmen. Die DEMAG war es auch, die sich früh schon international ausrichtete und in den 1930er Jahren im Fernen Osten ein komplettes Hütten- und Siemens-Martin-Stahlwerk nach Mandschukuo, jenen von Japan in der Mandschurei eingerichteten Marionettenstaat, lieferte, bevor dieser 1946 an China zurückging. Wer hätte übrigens gedacht, dass ausgerechnet China im Montanbereich (und nicht nur da) eines Tages den Weltmarkt derart dominant mitbestimmen würde? Aus den bescheidenen Anfängen der Kulturrevolution zum größten Stahlerzeuger emporgeschnellt, ist die Volksrepublik zugleich auch der größte Kohle- und Eisenerzförderer.

Überhaupt sind die Unternehmen der Schwerindustrie die wahren Vorboten der Globalisierung. Früh schon mussten sie sich eine grenzüberschreitende Denkweise zulegen, im Kampf um die Rohstoffbeschaffung, aber auch beim Absatz ihrer Produkte. „Der Stoff, aus dem die Träume sind“ ist aufgrund seines Gewichts und quantitativen Volumens gut für Superlative. Schwere, kilometerlange Erzzüge, gigantische Erzfrachter und eine weltumspannende Logistik mit ausgefeilter Umschlagtechnik sorgen für Kurzweil. UDO KANDLER

Heilige Allianz

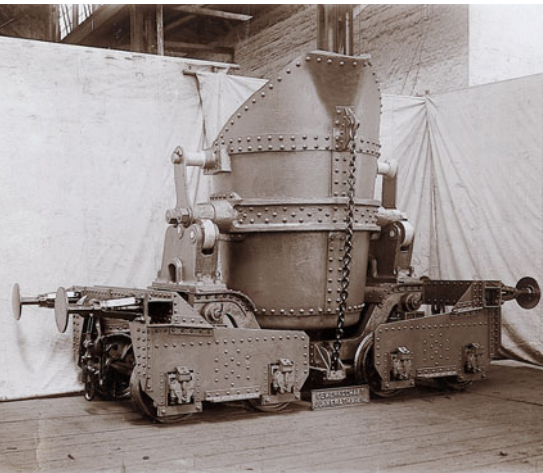
Das Ruhrgebiet ist die alles dominierende deutsche Schwerindustrieregion. Ein Name ist mit der Industrialisierung des Ruhrgebiets untrennbar verbunden – Krupp.

➔ Seite 22

Jünkerather Suppenküche

Die Spezialwagen zum Transport flüssigen Roheisens – umgangssprachlich auch „Suppenwagen“ genannt – bilden den Brückenschlag zwischen Hütten- und Stahlwerk.

➔ Seite 40



Montanlogistik im Pott

Der Firmenname der Eisenbahn und Häfen GmbH (EH) ist Programm: Die Eisenbahn- und Hafenlogistik im Ruhrgebiet ist seit 1949 Hauptzweck des Unternehmens mit Sitz in Duisburg-Hamborn. EH besitzt 94 Lokomotiven und 2000 Waggons.

➔ Seite 58



Grenzerfahrungen

Für die Schwerindustrie in Europa waren die letzten Jahrzehnte mit gravierenden strukturellen Veränderungen verbunden. Viele Betriebe in Belgien und Frankreich sind verschwunden.

➔ Seite 66



Titelfotos: U. Kandler (großes Bild),
Th. Estler, U. Kandler,
J. Nelkenbrecher

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
ArcelorMittal Ruhrort GmbH,
SMS Demag AG Jünkerath,
M. Werning, Ch. Weinkopf, T. Mosler



Galerie	
Impressionen „Vom Erz zum Stahl“	6
Industrielle Revolution	
Stürmische Entwicklung	16
Der Aufstieg des Ruhrgebiets	
Heilige Allianz	22
Spezialwagen aus der Eifel	
Jünkerather Suppenküche	40
Firmenporträt ArcelorMittal	
Branchenprimus	46
Montanindustrie im Umbruch	
Wiederaufbau und Strukturwandel	50
Firmenporträt Eisenbahn und Häfen	
Montanlogistik im Pott	58
Erzumschlag in Emden	
Traditionshafen	60
Erlebnis auf dem Führerstand	
Mit 4000 Tonnen durchs Emsland	64
Schwerindustrie in Belgien und Frankreich	
Grenzerfahrungen	66
Tagebau in Fernost	
Tief unten	76
Erzzüge weltweit	
Rostiges Gold	80
Erz aus Norwegen	
Erzzüge im Tal der Rana	92
„Stahlmacht“ China	
Im Reich der Montanindustrie	96
Schau-Anlage	
Vom Erz zum Stahl in 1:87	108
Impressum & Vorschau	110
Fachhändler-Adressen	112



Im Reich der Montanindustrie

Das Riesenreich China, bevölkerungsreichstes und viertgrößtes Land der Erde, kann mit vielen Superlativen aufwarten. Die chinesische Wirtschaft mit ihren atemberaubenden Wachstumsraten wird entscheidend durch die gewaltige Montanindustrie gestützt – mit zum Teil überholten Industrie- und Arbeitsformen.

➔ Seite 96



300 Tonnen Roheisen

können mit diesem 16-achsigen Spezialwagen,
gebaut 1974 von der DEMAG Jünkerath, transportiert werden.

Das Roheisengefäß hat als Besonderheit die Form eines Rohres,
die Stirndeckel sind abnehmbar. Im Einsatz ist er hier bei
der August Thyssen-Hütte AG in Duisburg-Hamborn.

Foto: SMS Demag AG Jünkerath



Handbremsen

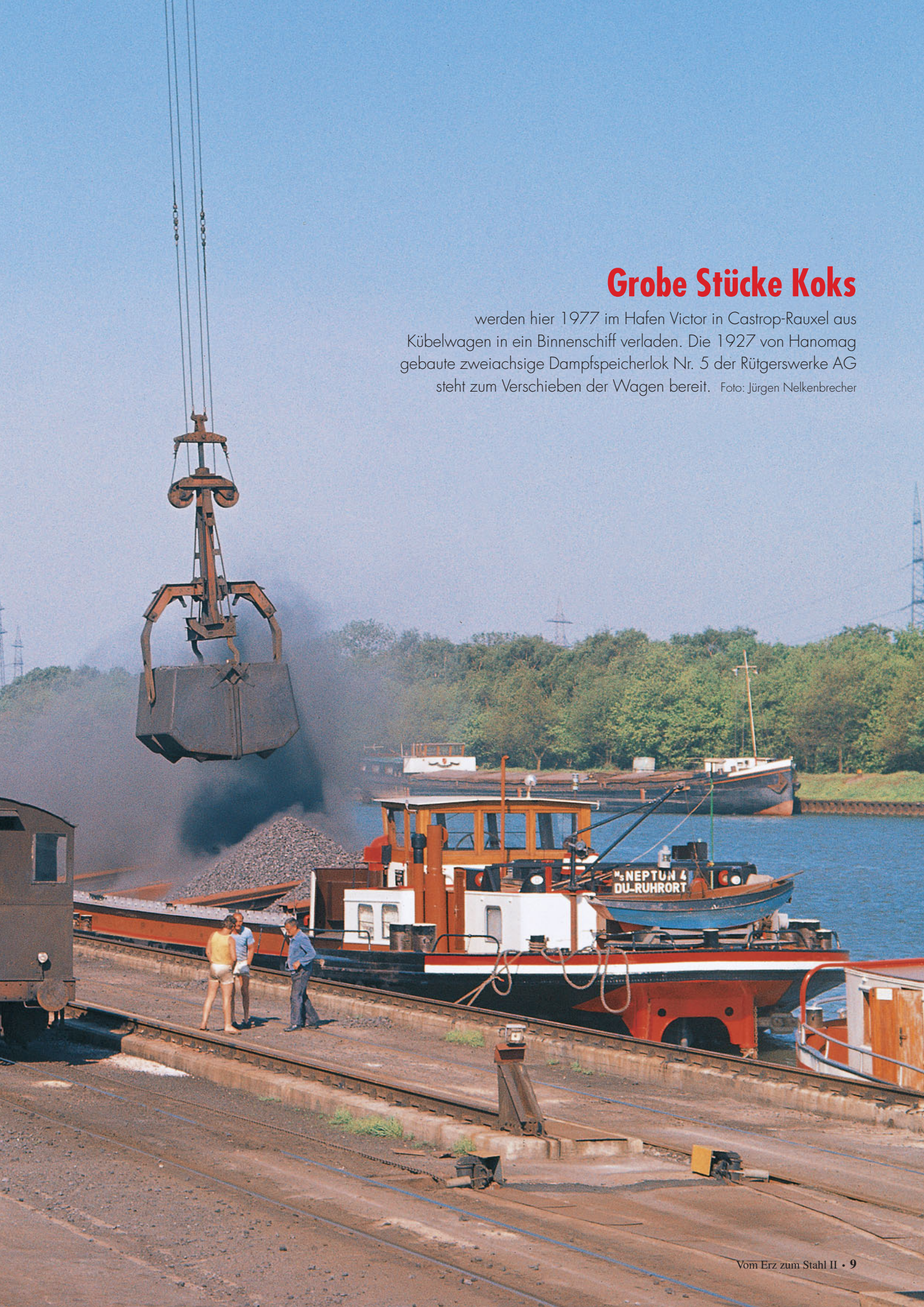
sichfie rang en!

Nicht abstoßen!



Grobe Stücke Koks

werden hier 1977 im Hafen Victor in Castrop-Rauxel aus Kübelwagen in ein Binnenschiff verladen. Die 1927 von Hanomag gebaute zweiachsige Dampfspeicherlok Nr. 5 der Rütgerswerke AG steht zum Verschieben der Wagen bereit. Foto: Jürgen Nelkenbrecher



Im industriellen Herzen

von Oberhausen erzeugte bis 1969 die Gutehoffnungshütte alias Hüttenwerke Oberhausen AG (HOAG) Roheisen und Stahl. Heute erstreckt sich dort das Shopping- und Freizeitzentrum „CentrO“, auch bekannt als „Neue Mitte Oberhausen“.

Foto (um 1965): Sammlung Glöckner

