

Inhalt

Einleitung/Vorwort	3
Geschichte der Stahlwerke Bochum	
Die Seilerei Vennemann bis zum Umzug auf die Vöde (1820 – 1907)	4
Von der Seilerei zu den Securitas-Werken (1907 – 1921)	10
Maschinenbau-Aktiengesellschaft Elsaß (1921–1926)	11
Eisen- und Hüttenwerke AG, Hannover/Bochum (EHW)	
Das erste Jahrzehnt (1926 – 1936)	14
Die Sanierung der Eisen- und Hüttenwerke AG (1933)	21
Die Eisen- und Hüttenwerke unter der Regie der Otto-Wolff-Gruppe (1936 – 1947)	
Die Umstrukturierung und Neuorientierung auf dem Markt (1936 – 1940)	28
Kriegs- und Nachkriegswirtschaft (1940 – 1947)	30
Die Stahlwerke Bochum Aktiengesellschaft (1947 – 1989)	
Entflechtung und Einheitsgesellschaft (1947 – 1951)	33
Die Jahre des Aufschwungs (1951 – 1963)	36
Das neue Edelstahlwerk östlich der Bochumer Ringautobahn (1961 – 1979)	43
Die Krisenjahre der Stahlwerke Bochum (1963 – 1969)	44
Die Einziehung der Buselohstraße (1966)	49
Die Umstrukturierung der Stahlwerke Bochum in den 1970er- und 1980er-Jahren	50
Gesellschaft für elektromagnetische Werkstoffe mbH [EBG] (1989 – 2002)/Stahlwerke Bochum (SWB)-Stahlformguss GmbH (1989 – 2004)	53
ThyssenKrupp Electrical Steel GmbH (2001 – 2020)	56
ThyssenKrupp Electrical Steel GmbH (2020 – heute [2023])	58
SWB Stahlformguss GmbH (2004 – heute [2023])	61
Endnoten	64
Die Werksbahn der Stahlwerke Bochum	
Bau und Inbetriebnahme der Bahn zur Zeche Herminenglück-Liborius (1880 – 1881)	
Beschreibung der Bahn (1881)	70
Die Zechenbahn vor dem Anschluss der Seilerei (1881 – 1907)	70
Der Anschluss der Seilerei Grimberg & Hilgert an die Zechenbahn (1907)	72
Die Eisenbahnanlagen und der Eisenbahnbetrieb auf der Zechenbahn bis zum Bau der Eisen- und Hüttenwerke Bochum (1907 – 1926)	73
Die Anschlussbahn der Zeche Lothringen bis zum Bahnhof Merklinde (1880 – 1925)	74
Die Eisenbahnanlagen und der Eisenbahnbetrieb während der Eisen- und Hüttenwerke AG (1925 – 1947)	
Der Ausbau der Bahnanlagen (1925 – 1926)	77
Die „Elsaßbahn“ von den Eisen- und Hüttenwerken zur Zeche Lothringen (1926 – 1939)	77
Das Hafenbahn-Projekt der Zeche Lothringen (1920er-Jahre)	78
Von der Zechen- zur Hüttenanschlussbahn (1927)	79
Der Bahnbetrieb bei den Bochumer Stahlwerken (1947 – 1989)	
Die Betriebserweiterung durch das Kaltwalzwerk und die damit verbundenen Veränderungen bei der Werksbahn (1952 – 1957)	83
Erweiterungen und Umbauten (1959 – 1968)	85
Der Flüssigisenverkehr (1961 – 1966)	88
Die Werksbahn (1969 – 1989)	89
Die Aufgabe der Eisenbahn-Verbindung zur Zeche Lothringen (1960 – 2008)	91
Der Bahnbetrieb bei der Gesellschaft für Elektromagnetische Werkstoffe und ThyssenKrupp Electrical Steel (1989 – 2009)	92
Übernahme des Werksbahnverkehrs durch die Eisenbahn & Häfen (2009)	95
Lokliste	98
Endnoten	100
Die Fahrzeuge	
Die ersten Dampflokomotiven (Lok 1 – 4; 1926)	102
Die Beschaffung der Jung-Lok (Lok 5; 1944)	104
Die neuen Dampfloks 6 und 7 (1953)	105
Die Dampflokomotive 14 (1957)	106
Die weitere Entwicklung des Dampflokparcs (1958 – 1960)	107
Die Umstellung auf Dieseltraktion und die erste Diesellok (1958; Diesellok 1)	107
Weitere Dieselloks (Diesellok 2 und 3; 1958 – 1959)	108
Die Ablösung der Dampflokomotiven (ca. 1958 – 1963)	108
Weitere Dieselloks (Dieselloks 4, 5 [1. Besetzung] und 5 [2. Besetzung]; 1961 – 1980)	109
Diesellok 6 und 7 (1975 – 2009)	111
Übernahme des Eisenbahnverkehrs durch Eisenbahn & Häfen/Abgabe von Lok 7 (2009)	112
Frühe Klein-Dieselloks (1937 – 1950)	113
»Phantom« Schmalspurverkehr (1959 – 1966)	116
Spezial-LKW und »Automaten«	116
Automat TS1	119
Automat PWH 2.2	120
PCE-Automat	121
Automat PWH 3.2	122
Endnoten	124
Literaturverzeichnis	125