

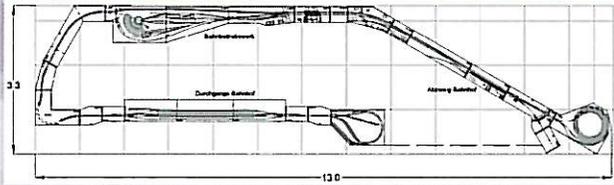
BEGLEITPROGRAMM:

23.-24. Januar 2010

Modellbahnausstellung

(Gemeindesaal der Christuskirche, Neustadt)

Highlight ist eine Modellbahnanlage von „N2 - Modelle in Spur N“ (Maßstab 1 : 160)



2. April 2010 (Karfreitag)

Besuch des Eisenbahnmuseums Weiden und Stadtführung in Weiden

(Näheres ab Dez. 2009, Anmeldung im Stadtmuseum Sulzbach-Rosenberg, bis 19. März 2010)



16. Mai 2010

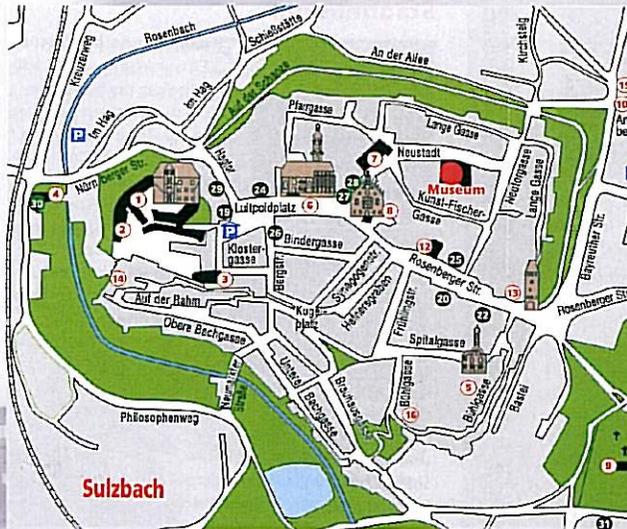
Finissage am Internationalen Museumstag

Führungen

Jedermann-Führungen (Termine im Internet)
Führungen für Gruppen nach Anmeldung

Weitere Veranstaltungen und Informationen

am Stadtmuseum, in der Tagespresse oder unter www.sulzbach-rosenberg.de/Einrichtungen/Kultur/Stadtmuseum



Stadtmuseum Sulzbach-Rosenberg

Neustadt 14-16, 92237 Sulzbach-Rosenberg

Tel. 09661/ 87768-0, -12, Fax -10

stadtmuseum@sulzbach-rosenberg.de

Öffnungszeiten:

Mi -Fr, So: 9 - 12 und 13.30 - 16.30 Uhr,

Sa: 13.30 - 16.30 Uhr, und nach Vereinbarung

Foto Titelblatt: Peter Raßkopf: Versendung von Maxhütte-Fertigprodukten, 1960er Jahre

Sonderausstellung im Rahmen des Jubiläumsjahres
„150 Jahre Ostbahnlinie Nürnberg-Schwandorf“

Dazu noch bis 9. Januar 2010:
Sonderausstellung „150 Jahre Ostbahn“
im Stadtarchiv Lauf



Eiserne Pfade

INS INDUSTRIEZEITALTER

SCHIENEN VON DER MAXHÜTTE



Stadtmuseum Sulzbach-Rosenberg
12. Dezember 2009 bis 16. Mai 2010

SONDERAUSSTELLUNG

Die Industrialisierung Bayerns

Modell einer ventilgesteuerten Dampfmaschine
Dampfmaschine
(Reinhard Thielsch)



Mit der Erfindung der Dampfmaschine 1769 begann von England ausgehend eine neue Epoche: die Industrielle Revolution. Der Takt der dampfgetriebenen Maschinen bestimmt nun den Arbeitsalltag, Dampfschiffe und Eisenbahnen lassen die Welt schrumpfen. Die Eröffnung der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 ist die Geburtsstunde der deutschen Eisenbahn.

Die „Ostbahn“ verknüpft seit 1859 Nürnberg - über Sulzbach-Rosenberg, Amberg, Schwandorf - mit Regensburg. Sie brachte Menschen einander näher, begünstigte entscheidend die industrielle Entwicklung, förderte den aufkommenden Fremdenverkehr und war der Ausgangspunkt für weitere Strecken, die Bayern an die große Welt anschlossen. Am 9. Mai 1859 wurde der erste Teilabschnitt Nürnberg bis Hersbruck eröffnet, am 12.12.1859 der zweite Teilabschnitt Hersbruck bis Schwandorf, und weiter bis Regensburg nach München.

Schienen von der Maxhütte – Schienen für Bayern

Der Plan zum Bau der Ostbahnlinie war auch der Anlass zur Gründung der Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte durch belgische Privatunternehmer.



Ansicht Sulzbachs mit Bahnhof
(Verlag J.E. von Seidel, Hauskallender 1861)

Zug mit zwei Dampfloks verläßt den Bahnhof Rosenberg gegenüber der Maxhütte, 1960er Jahre



Mussten die ersten Dampfmaschinen, Lokomotiven und Schienen noch teuer und aufwändig aus England importiert werden, so lieferte ab 1853 die Maxhütte Schienen für ganz Bayern und in der Folgezeit weit über die Grenzen hinaus, zuletzt sogar weltweit. Ursprünglich war die Maxhütte in Haidhof bei Burglengenfeld gegründet worden. Die reichen Erzvorkommen bei Sulzbach führten 1863 zur Gründung eines Zweigwerkes bei Rosenberg, das 1892 Hauptwerk wurde. Die Maxhütte war von entscheidender Bedeutung für die Industrialisierung Bayerns, war sie doch seit 1914 größtes integriertes Hüttenwerk im süddeutschen Raum. Schwerpunkt des Fabrikationsprogramms war anfangs Material für den Eisenbahnbau, vor allem Schienen, aber auch Material für den Bau von Lokomotiven, z.B. für die Firma Maffei in München. Später kamen weitere Produkte hinzu.



Schienenwalzen in der Maxhütte, 2001
(Foto: Reinhard Thielsch)

Zahlreiche Patente auf dem Gebiet der Schienenproduktion, etwa für die erste kopfgehärtete Schiene, zeugen von der Innovationskraft der Maxhütte.

Ein „Klassiker“ der Schienenproduktion seit 1926 war die S49, später ersetzt durch die S54 und die UIC 60. Auch ins Ausland, sogar für die New Yorker U-Bahn, lieferte die Maxhütte.

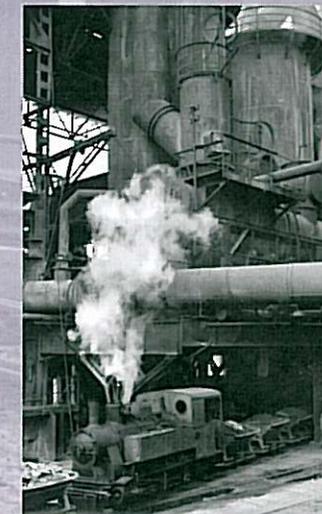
Aufgrund seiner hohen Qualität bildete der Schienenstahl bis zur Schließung 2002 ein wichtiges Segment der Produktion.



Broschüre, 1930er Jahre

Dampfkraft bei der Maxhütte

Die Maxhütte hatte auch selbst eine Reihe von werkseigenen Dampfloks, für den Transport innerhalb des Betriebs und als „Bindeglied“ zum staatlichen Schienennetz. Später wurden sie durch Dieselloks oder LKWs ersetzt. Im Walzwerk liefen noch bis zur Schließung 2002 zwei Dampfmaschinen: Zwillings-Tandem-Reversiermaschinen mit hydraulischer Stephensonsteuerung (J.A. Maffei in München, 1907, und Sack & Kieselbach in Düsseldorf-Rath, 1911). Diese beiden Walzenzugmaschinen gehörten mit ihrer Leistung von bis zu 10.000 bzw. 15.000 PS zu den stärksten Landdampfmaschinen ihrer Zeit.



Schmalspurlok für Schlackentransport, hinten Winderhitzer der Hochöfen, 1960er Jahre



Diesellok der Maxhütte (NMH 3) vor der Schlackenhalde, 2001 (Foto: Christian Bedeschinski)