

Über 100 und immer noch auf Achse

Die Geschichte der Seilbahn zwischen Nußloch und Leimen

Eszter Harsányi

Im Mai 2017 fand eine kleine Jubiläumsfeier in Leimen statt: Die Seilbahn, die jeden Tag fleißig 4000 bis 5000 Tonnen Steine von Nußloch nach Leimen transportiert, feierte ihr 100. Betriebsjahr. Teile der Bahn sind jedoch älter und haben ihre eigene Geschichte.

Die Herkunft

Nach dem großen Brand des Heidelberger Portland-Cement-Werks im Jahre 1895, wurde das Werk von Heidelberg nach Leimen an die Steinbrüche in Rohrbach verlegt (Abb. 1). In Leimen gestaltete es sich von jeher schwierig, genug kalkreiches Gestein zu bre-

chen. Deshalb hatte man von Anfang an auch schon die Steinbrüche in Nußloch, einige Kilometer südlich von Leimen, mit hochprozentigen Kalkgesteinen im Visier.¹ Mit diesen konnte man den schwankenden Kalkgehalt im Leimener Steinbruch ausgleichen, so dass man das werksnahe Vorkommen viel ausgiebiger nutzen konnte.²

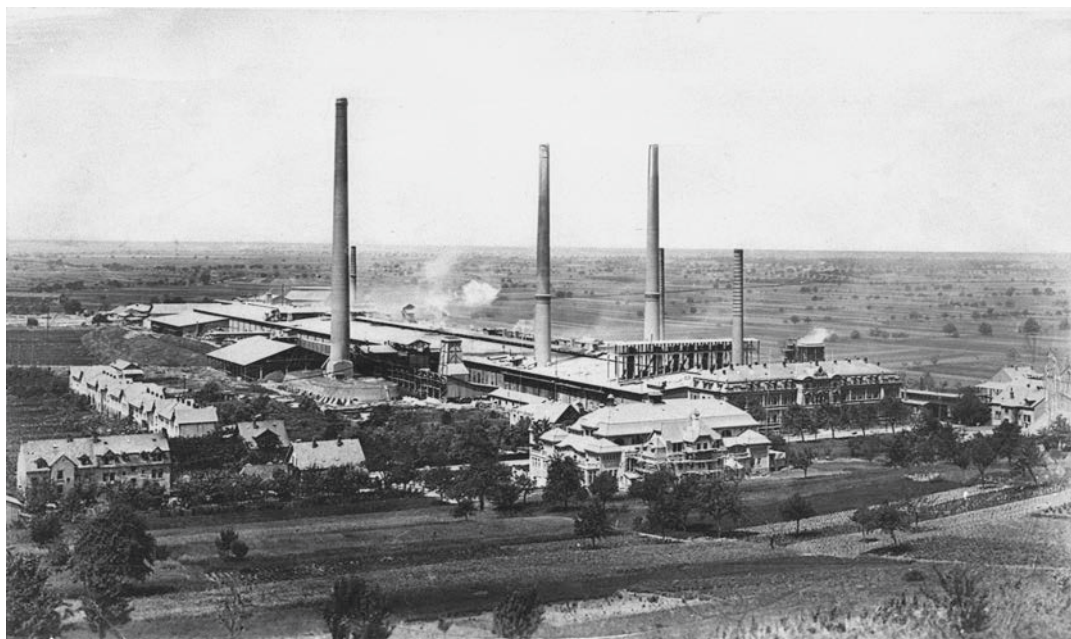


Abb. 1: Das Zementwerk in Leimen (1909)

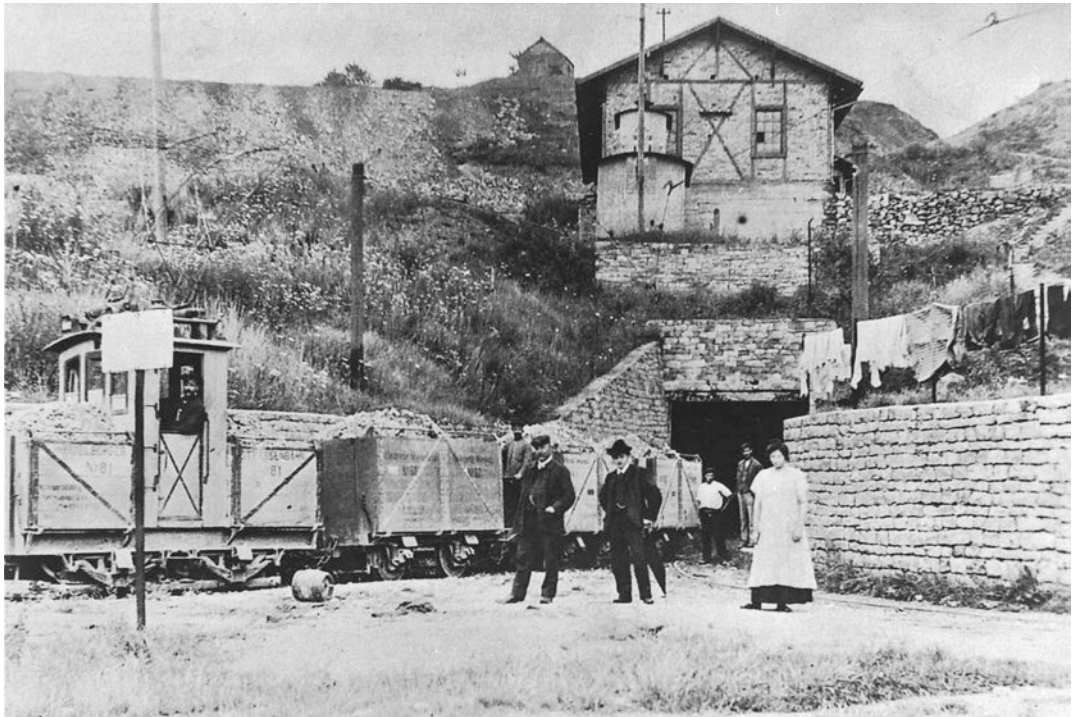


Abb. 2: Ausfahrt des Güterzugs 81 der Heidelberger Straßenbahn aus dem Verladestollen in Nußloch (1908)

1899 fing das Unternehmen an, Grundstücke auf dem Leopoldsberg in Nußloch zu erwerben.³ Dies geschah vor dem Hintergrund des Baus einer Straßenbahnlinie von Heidelberg nach Wiesloch, die den Transport der Steine ins Werk sicherte. Ab 1901 brachten zwei elektrische Lokomotiven mit jeweils zwei, später drei Güterwagen, die Steine auf den Straßenbahnschienen nach Leimen (Abb. 2).⁴ Zwischen 1907 und 1910 ruhte der Steinbruchbetrieb in Nußloch durch Schwierigkeiten, die vom historischen Bergbau und unbekanntem geologischen Verwerfungen herrührten. In südöstlicher Richtung stieß man auf den Mittleren Muschelkalk, der aufgrund seiner Salzeinlagerungen für die Zementproduktion nicht taugte.⁵ Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, erwarben die Portland-Cement-Werke Heidelberg und Mannheim

AG ein weiteres Terrain auf dem Stupfelberg weiter östlich.⁶ Der Abbau sollte im Rollochverfahren, das in Leimen bereits seit 1906 im Einsatz war, erfolgen. Das Gelände am Stupfelberg schloss nicht unmittelbar an das alte Steinbruchgelände an, so dass für den Transport des Materials eine Drahtseilbahn gebaut werden sollte, die die Steine – im Vergleich zu Transportzügen – viel günstiger ins Werk fördern konnte. Insgesamt bestand schon zu diesem Zeitpunkt ein Kapazitätsengpass bei den Zügen.⁷

Die Entscheidung für den Seilbahnbau wurde durch die günstige Gelegenheit, eine relativ neue Seilbahn aus der stillgelegten Portland-Cementfabrik Ingelheim vorm. C. Krebs in Niederingelheim am Rhein zu demontieren, maßgeblich beeinflusst. Aus der im Jahr 1907 übernommenen und sofort still-

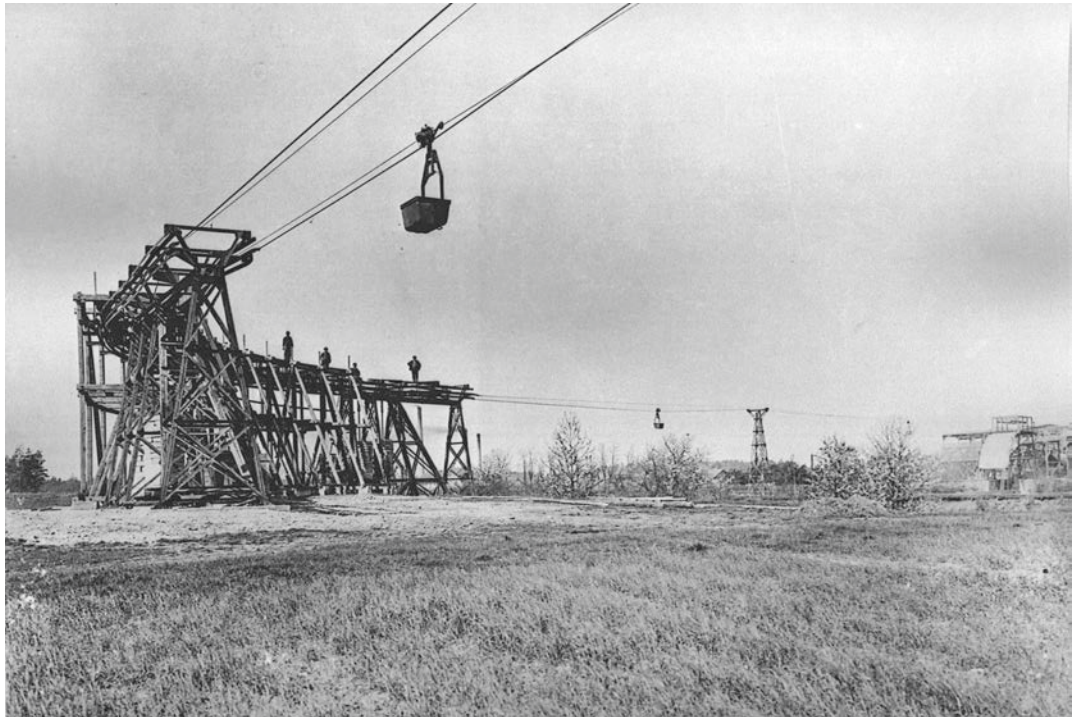


Abb. 3: Die Seilbahn mit der hölzernen Kurvenstation in Ingelheim am Rhein (um 1910)

gelegten Fabrik, konnten Lorenwagen, eine Kurvenstation und verschiedenes Zubehör übernommen werden (Abb. 3).⁸

Ein Baugesuch für die Errichtung der Seilbahn zwischen Nußloch und Leimen wurde am 21. April 1913 beim Großherzoglichen Badischen Bezirksamt Heidelberg eingereicht. Der Zweck der Anlage lautet:

»Die Bahn soll das Portland-Cementwerk in Leimen mit den in der Gemarkung Nussloch liegenden Kalksteinbrüchen (Ludwigsberg, Schneckenberg und Leopoldsberg) verbinden und zur Förderung des für die Cementfabrikation erforderlichen Materials dienen.«⁹

Die Anlage bestand aus einem ständig umlaufenden Zugseil auf insgesamt 63 Stahlbetonstützen und hatte eine Gesamtlänge von 5363 m. Die heute noch vorhandene Trasse

besteht aus zwei geradlinigen Strecken, die durch die Ingelheimer Winkelstation von 131 Grad miteinander verbunden wurden (Abb. 4). Die Beladestation im Abfüllstollen war aus Holz, die Entladestation auf dem



Abb. 4: Die Seilbahn beim Zementwerk in Leimen (um 1918)



Abb. 5: Arbeiter an der Abfüllschnauze im Verladestollen in Nußloch (um 1935)

Dach des Fabrikgebäudes war hingegen aus Stahl, ebenso die Gerüste für die Tragseilspanngewichte. Der Umlauf, das An- und Abkuppeln der leeren und der vollen Wagen wurden als selbsttätig beschrieben. Die Anlage benötigte aber dennoch Arbeiter, die die Loren über die Abfüllschnauzen befüllten und von Hand in die Kuppelstation schoben (Abb. 5). Die Zug- und Tragseile waren aus englischem Gussstahldraht hergestellt. Über sämtliche Straßen und Wegen wurden wasserdichte Schutzbrücken in stabiler Holzkonstruktion geplant. Nur die spitzwinklig über die Straße nach Wiesloch verlaufende Brücke wurde wegen ihrer Länge aus Stahlbeton errichtet.¹⁰

Nach Erteilung der Baugenehmigung am 9. August 1913 erfolgte die Grundsteinlegung am 7. Oktober im selben Jahr. Das Dokument mit den Namen von 10 Mitarbeitern wurde bei der Erneuerung der kompletten Seilbahn im Jahre 1955 bei der Stütze Nr. 57 gefunden (Abb. 6).¹¹ Nach einer ersten Bauphase, die mindestens bis April 1914 dauerte, musste die Errichtung der Anlage wegen des Beginns des ersten Weltkriegs eingestellt werden.¹² Erst 1916 konnte der Bau fortgesetzt und im folgenden Jahr fertiggestellt werden.¹³ Die Anlage wurde – laut Leonhard Meyer, späterer Direktor des Zementwerks Leimen – im Mai 1917 in Betrieb genommen.¹⁴ Dagegen schrieb Dr. Ehrhart Schott im ersten Jahresbericht nach dem Weltkrieg im Jahr 1927, dass die Seilbahn am 27. Mai 1918 angelaufen sei.¹⁵ Die zwei verschiedenen Datumsangaben müssen keinen Widerspruch darstellen. Gut vorstellbar ist, dass im Mai 1917 die erste Probefahrt durchgeführt wurde. Während des ersten Weltkrieges war das Werk aber nur monataeweise in Betrieb, so dass auch die Seilbahn immer wieder stillgesetzt werden

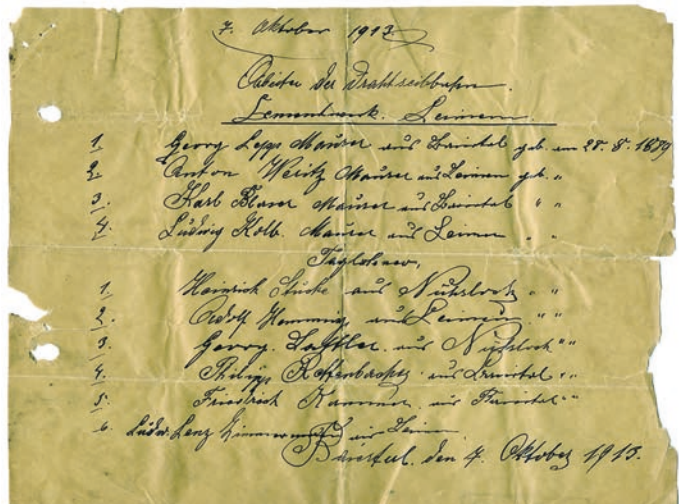


Abb. 6: Zettel mit den Namen der am Bau beteiligten Arbeiter der Grundsteinlegung



Abb. 7: Hängeloren im Stollen in Nußloch (1937)

musste. Von einem wirtschaftlichen Betrieb kann man sehr wahrscheinlich erst ab Mai 1918 reden. Dafür spricht, dass der Vertrag mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG über die Kalksteinbeförderung zum 1. Juli 1918 gekündigt wurde.¹⁶ Die aus heutiger Sicht relativ kleinen Loren konnten damals jeweils ca. 350 kg Gestein mit einer Stundenleistung von ca. 50 t transportieren.¹⁷

Die Seilbahnanlage erwies sich als kostengünstiges, einfaches und zweckmäßiges Transportmittel. Da die Beladestation 40 m höher lag als die Entladestation, genügten 10 PS (7,35 kW), um 310 Kastenwagen mit einer Fördergeschwindigkeit von 7,2 km/h fortzubewegen. Statt der ursprünglichen Menge transportierten die Wagen ab den 1930er-Jahren 430 kg Gestein. Mit ca. 8 kWh Stromver-

brauch wurde damit ca. 80 t Rohmaterial pro Stunde ins Werk befördert. Vom Beladen bis zum Entladen dauerte die Fahrt ca. 50 Minuten (Abb. 7).¹⁸

Die geplante zweite Seilbahnlinie

Obwohl die Transportkapazität der Seilbahn erhöht wurde, reichte sie Ende der 1930er-Jahre wegen der immer intensiveren Erschließung des Steinbruchs am Stupfelberg nicht mehr aus. Um das Problem zu lösen, wurde mit der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG ernsthaft über die Wiederaufnahme des Steintransports auf Gleisen zwischen Nußloch und Leimen verhandelt.¹⁹ Eine weitere Lösung stellte die Erhöhung der Effizienz der



Abb. 8: Die geplante zweite Seilbahnlinie östlich der Bergstraße (1939)

Seilbahn und ihrer Transportmenge dar. Um dies zu erreichen, wurde einerseits die Verlängerung der Drahtseilbahn bis zur südwestlichen Ecke des Stupfelbergs geplant, andererseits hatte Dr. Ehrhart Schott vor, eine zweite Seilbahnlinie von der Mitte des Stupfelbergs über den Steinbruch in Leimen bis ins Werk bauen zu lassen. Mit dieser zweiten Linie hätte man die sehr günstigen, aber zu tonigen Schichten des Leimener Steinbruchs besser mitverwenden können. Die neue Linie war östlich der Bergstraße (heute B3) geradlinig geplant (Abb. 8).²⁰

Dass der Bau ein ernsthaftes Vorhaben war, bestätigt die ausführliche Korrespondenz über die Planung und die Kosten der neuen Anlage zwischen der Portland-Zementwerke Heidelberg AG und der Bleichert Transport-

anlagen GmbH von Februar 1939 bis November 1940.²¹ Während des zweiten Weltkrieges ließ sich das Vorhaben dann jedoch nicht realisieren. Im letzten Brief vom 28. November 1940 über die Bestätigung des Eingangs der Kostenaufstellung schrieb Dr. Schott:

»Leider hat sich für die Zementindustrie inzwischen die Versorgung mit Arbeitskräften und mit Eisen derartig verschlechtert, dass wir uns gezwungen sahen, das Projekt bis auf weiteres zurückzustellen. Sobald dasselbe wieder aufgenommen werden kann, werden wir uns wieder mit Ihnen in Verbindung setzen.«²²

Die Wiederaufnahme des Projekts ist aber auch nach dem Ende des Krieges nicht erfolgt. Die zweite Drahtseilbahnlinie – wie übrigens auch die Wiederaufnahme des Steintrans-



Abb. 9: Die Seilbahn an der Zementwerkstraße in Leimen



Abb. 10: Seilbahnstützen mit Hängeloren zwischen Nußloch und Leimen (1951)

ports mit der Straßenbahn – blieb ein Plan. Nur die Verlängerung der bestehenden Seilbahnlinie konnte 1942 durchgeführt werden. Dafür wurden Teile von Stützen aus Blaubeuren, von der stillgelegten Seilbahn nach Sotzenhausen übernommen. Mit dieser Verlängerung konnte die Firma zwanzig Arbeitskräfte in den Rolllochstollen einsparen.²³

Die neue Anlage

In den 1950er-Jahren wurde die Fördermenge aus dem Leimener Steinbruch ständig reduziert, was einen erhöhten Materialbedarf aus Nußloch verursachte. Trotz der ständigen Erhaltung der Seilbahn und der größeren Förderkästen reichte die Menge der transportierten Steine am Ende der 1950er-Jahre

wieder nicht mehr aus (Abb. 9). Die ganze Drahtseilbahn musste komplett erneuert werden, damit die Kapazität mindestens verdoppelt werden konnte. Die Erbauung der neuen Anlage war eine schwierige Aufgabe: An die Stelle der alten Bahn musste bei geringstmöglichem Produktionsausfall eine Neue gesetzt werden. Wegen dieser Bedingung konnte der Bau nur schrittweise durchgeführt werden und nahm fast zehn Jahre in Anspruch. Die Seilbahnstützen wurden neu betoniert, die Be- und Entladestation mussten neu gebaut und so ausgerüstet werden, dass sie sowohl für die kleine, als auch mit wenig Anpassungen für die große Bahn verwendet werden konnten (Abb. 10). Auch die hölzerne Kurvenstation musste komplett ersetzt werden. Diese Arbeitsphase dauerte wochenlang und konnte nur durchgeführt werden, indem man die Kurvenstation in einzelnen Segmenten auf Gleitschienen – ähnlich wie ein Schiff auf der Helling – neben der Alten aufbaute.²⁴

Erst in den letzten Wochen der Baumaßnahme, ab dem 12. Oktober 1963 wurde mit dem eigentlichen Umbau der Seilbahn selbst begonnen. Der letzte Seilbahnwagen der alten Anlage fuhr am 14. Oktober. Bis zu diesem Tage wurden auf der Straße noch zusätzlich 12 000 t Schotter ins Werk gebracht, um den bevorstehenden Seilbahnstillstand zu überbrücken.²⁵ In den nächsten Wochen waren auf einer Strecke von 5,5 km der neuen Seilbahn über 100 Arbeiter im Einsatz. Die Segmente der Kurvenstation wurden eingefahren, die Kettenbahnen in der Be- und Entladestation fertig montiert, die Seile aufgelegt, die Wagen montiert und hunderte Kleinigkeiten erledigt, bis am 12. November die erste Probefahrt mit reduziertem Wagenbestand durchgeführt werden konnte (Abb. 11).²⁶

Neun Tage später, am 21. November 1963 konnte die neue Seilbahn in Betrieb genom-



Abb. 11: Die neue Seilbahn mit den größeren Loren und die Kurvenstation (1964)

men werden. Am Anfang überwog im Materialabbau erneut der Leimener Anteil, der nach einem Monat zu Gunsten des Materials aus Nußloch wieder reduziert wurde. In den Folgejahren machte das Material aus Nußloch zwei Drittel des Gesamtmaterials aus.²⁷ Am Anfang rollten auf der neuen Anlage täglich 16 Stunden lang Wagen mit 1,4 t Kalkstein ins Werk. Dies bedeutete eine deutliche Erhöhung der bisherigen Transportkapazität von 80 t/h auf 190–250 t/h. Die neue Anlage war zudem viel sicherer und erleichterte die Arbeit.²⁸

Trotz all dieser positiven Effekte kam es nach der Inbetriebnahme zu Schwierigkeiten, wie etwa mehrmaligen Zugseilbrüchen.²⁹ Bei dem schlimmsten Zugseilriss in der Nähe des Falltorweges in Leimen im März 1964 lagen 18 Wagen auf dem Boden, teilweise stark beschädigt und an sieben Stützen war die Eisenkonstruktion der Zugseilrollen verbogen. Die Behebung der Schäden durch den Großeinsatz einer Reparaturkolonne dauerte 40 Stunden. Inzwischen musste das Material in Leimen im 3-Schicht-Betrieb abgebaut und die Steine aus Nußloch per LKWs transportiert werden.³⁰ In der Zeit der Hochkonjunktur konnte sich das Werk einen so hohen Pro-

duktionsausfall nicht erlauben. Auch die Einstellung der Automatik und der technischen Feinheiten der neuen Seilbahn (z. B. die des Wagenabstandreglers oder der Kupplungen) dauerte noch ca. ein Jahr mit der ständigen Anwesenheit eines Monteurs der Baufirma.³¹ Danach lief die Anlage endlich befriedigend. So konnte der Leimener Steinbruch Ende der 1960er-Jahre endgültig stillgelegt werden.³²

Dank der weiteren Erhöhung der Transportleistung auf 360 t/h und dem Bau eines großen Schotterlagers mit 18 000 Tonnen, konnte Ende der 1980er-Jahre der Betrieb der Seilbahn von Drei- auf Zweischichtbetrieb umgestellt werden. Es war höchste Zeit, da die Beschwerden wegen Lärmbelästigung (vor allem im Nachtbetrieb) sowohl in Nußloch als auch in Leimen immer häufiger wurden. Dies lag aber nicht nur an der Anlage selbst, sondern auch an der Tatsache, dass die neu gebauten Häuser immer näher an der Seilbahnlinie errichtet wurden.³³

Eine weitere positive Änderung für die Bewohner beider Gemeinden war die mehrmals durchgeführte Verschönerungsaktion der Loren. Beim 100-jährigen Jubiläum des Zementwerkes in Leimen haben rund 200 Schüler aus der Umgebung Motive für das angegebene Thema »Verwandlung« auf 50 Gondeln gemalt. Auch beim 100-jährigen Jubiläum des Steinbruchs in Nußloch und bei der Jubiläumsfeier im Mai 2017 fanden ähnliche Aktionen statt.³⁴ Die kleinen Kunstwerke auf den Loren verminderten zwar das Geräusch der Seilbahn nicht, verbesserten jedoch deren Image (Abb. 12).

Die neue Seilbahnanlage war zwar zuverlässiger als die alte, es kam jedoch immer wieder auch bei dieser zu Unfällen und Störungen. Den Berichten nach zu urteilen war die größte Schwachstelle die Kupplung der Förderkästen.³⁵ So musste beispielsweise am

29. April 1978 um 2:30 Uhr die Seilbahn abgestellt werden, da an Ständer 61 und 55 vier Wagen aufgefahren und ein Wagen heruntergefallen war. Vermutlich ist die Störung durch eine nicht geschlossene oder wieder aufgegangene Kupplung verursacht worden. Insbesondere durch Vereisungen im Winter versagte der Kupplungsmechanismus und es kam immer wieder zur Karambolage. Um ähnliche Fälle zu verhindern wurde im Dezember 1979 eine Überwachungseinrichtung im Bereich der Beladestation montiert.³⁶ Auch die Überwachung des Wagenabstands wurde verbessert, um das Auffahren von Wagen (z. B. wegen Entgleisung in der Kurvenstation) zu verhindern. Am Ende des Jahres 1986 wurden zwei elektrische Überwachungseinrichtungen in der Kurvenstation installiert, die die Seilbahn bei einem Wagenabstand von weniger als 7,5 m bzw. mehr als 120 m automatisch stoppten. Damit erfolgte eine kurzfristige Abschaltung, wenn ein Seilbahnwagen die Kurve blockierte. Außerdem wurde in der Kurve und am Stollenausgang je eine Fernsehkamera mit Videoaufzeichnung eingebaut.³⁷

Auch das Wetter konnte den Seilbahnbetrieb negativ beeinflussen. Strenger Frost,³⁸ starke Regenfälle³⁹ und Blitzeinschläge⁴⁰ verursachen bis heute immer wieder Schwierigkeiten und Ausfälle, sie können aber in der Regel relativ schnell behoben werden.

Die Seilbahn heute

Heute ist von der ursprünglichen Seilbahn von 1917 praktisch nur die Trasse erhalten geblieben (Abb. 13). Die Besonderheiten sind ihre ungewöhnliche Länge und die einzigartige Kurvenstation, an der die Kipploren auf Schienen fahren.⁴¹ Die 265 Loren laufen mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 km/h und



Abb. 12: Die bemalten Loren (2005)

transportieren ca. 2000 kg Material pro Wagen.⁴² Dies entspricht einer täglichen Menge von 4000 bis 5000 Tonnen Gestein.⁴³ Der Elektromotor, der die ganze Anlage bewegt, kommt aufgrund des leichten Gefälles mit der immer noch geringen Leistung von heute 130 kW aus.⁴⁴

Das 6-litziges Zugseil hat eine Länge von 11,6 km und wiegt ca. 20 Tonnen.⁴⁵ In den 1970er-Jahren musste das Zugseil – damals mit Hanfseele – jedes dritte Jahr ausgewechselt werden.⁴⁶ Ab den 1980er-Jahren wurden Zugseile mit Kunststoffseele verwendet, die im Durchschnitt vier Jahre lang hielten.⁴⁷ Das jetzige Zugseil hat eine spezial-drahtverstärkte Polypropyleneinlage, die das Seil vor Schäden durch zu hohe Beanspruchung schützt und damit seine Lebensdauer von vier auf fünf Jahre verlängert hat.⁴⁸



Abb. 13: Die Seilbahn in Leimen (2005).

(Der Abdruck aller Bilder in diesem Aufsatz erfolgt mit freundlicher Genehmigung von HeidelbergCement)

Dank der Investitionen von HeidelbergCement AG in neue Techniken und Materialien wurde die Seilbahn viel leiser. Neue Schutzmaßnahmen haben dazu beigetragen, dass Unfälle in den letzten Jahren äußerst selten geworden sind.⁴⁹ Die ständige Wartung und die jährlich durchgeführte Revision ermöglichen, dass die Seilbahn noch so lange weitersummen kann, wie der Steinbruch in Nußloch genug Material für die Produktion in Leimen liefert.

Anmerkungen

- 1 Dietmar Cramer/Steffen Fuchs: Von Menschen und Zement. Die Geschichte des Zementwerks Leimen, Heidelberg 2001, 50.
- 2 HC-Archiv HV 126: Jahresbericht 1911 Werk Leimen, S. 6.; Cramer / Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 56.

- 3 Cramer / Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 52.
- 4 Robert Basten / Claude Jeanmarie: Heidelberger Straßenbahnen – Tramways of Heidelberg (Germany). Eine Dokumentation über die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, Archiv Nr. 53, Villingen 1986 (HC-Archiv ZWL 75), 12; Cramer / Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 50–52.
- 5 Basten / Jeanmarie 1986 (wie Anm. 4), 12; Cramer / Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 54.
- 6 HC-Archiv HV 126: Jahresbericht 1911 Werk Leimen, 6.
- 7 HC-Archiv HV 126: Jahresbericht 1911 Werk Leimen, 6.; Cramer / Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 54–56.
- 8 HC-Archiv HV 69: Technischer Jahresbericht 1933, Ehrhart Schott über Neuanlagen in Leimen, 5.5.1934; Rohmaterial per Seilbahn – Der Transportweg Steinbruch Nußloch–Leimen, Heidelberger Portländer 1958/2 (HC-Archiv DS 67), 17. Der Legende nach wurde die Seilbahn ursprünglich für den Bau des Niederwalddenkmals bei Rüdesheim (enthüllt am 28.9.1883) errichtet (Rohmaterial per Seilbahn – Der Transportweg

- Steinbruch Nußloch–Leimen, Heidelberger Portländer 1958/2 [HC-Archiv DS 67]), 17). Wie diese Legende entstanden ist, ist rätselhaft, da es keinen Hinweis gibt, dass beim Bau dieses Denkmals eine Seilbahn verwendet wurde (z. B. kein Hinweis in Lutz Tittel: Das Niederwalddenkmal 1871–1883, Hildesheim 1979).
- 9 HC-Archiv ZWL 35: Baugesuch für die Errichtung einer Seilbahn zwischen Nußloch und Leimen, 9.8.1913.
 - 10 HC-Archiv ZWL 35: Baugesuch für die Errichtung einer Seilbahn zwischen Nußloch und Leimen, 9.8.1913.
 - 11 HC-Archiv ZWL 40: Liste der Arbeiter bei der Grundsteinlegung, 7.10.1913.
 - 12 HC-Archiv ZWL 160: Vereinbarung zwischen der Großherzoglichen Wasser- und Straßenbau-Inspektion Heidelberg und den Portlandzementwerken Heidelberg–Mannheim in Heidelberg–Leimen über die Überschreitung der beabsichtigten Drahtseilbahn über die Landstraße No. I und die Kreiswege No. 7, 8, 9 und 10, 18.–20.4.1914.
 - 13 Leonhard Meyer: Werk Leimen, Leimen 1938, 1 (HC-Archiv HV 487); Leonhard Meyer: Geschichte des Cementwerkes Leimen, das Hauptwerk der Portland-Cementwerke Heidelberg–Mannheim–Stuttgart Akt.-Ges. Heidelberg, 1938 (HC-Archiv ZWL 154), 4; Cramer/Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 56.
 - 14 Leonhard Meyer: Geschichte des Cementwerkes Leimen, das Hauptwerk der Portland-Cementwerke Heidelberg–Mannheim–Stuttgart Akt.-Ges. Heidelberg, 1938 (HC-Archiv ZWL 154), 4; Cramer/Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 56.
 - 15 HC-Archiv HV 127: Jahresbericht Leimen 1927.
 - 16 Basten/Jeanmarie 1986 (wie Anm. 4), 12.
 - 17 Rohmaterial per Seilbahn – Der Transportweg Steinbruch Nußloch–Leimen, Heidelberger Portländer 1958/2 (HC-Archiv DS 67), 17.
 - 18 Rohmaterial per Seilbahn – Der Transportweg Steinbruch Nußloch–Leimen, Heidelberger Portländer 1958/2 (HC-Archiv DS 67), 17.
 - 19 HC-Archiv ZWL 561: Korrespondenz über die Wiedereinrichtung des Steintransports auf Schienen zwischen Nußloch und Leimen zwischen 28.2.1939 und 30.11.1939.
 - 20 HC-Archiv HV 69: Technischer Jahresbericht 1933, Ehrhart Schott über Neuanlagen in Leimen, 5.5.1934.
 - 21 HC-Archiv ZWL 1590: Angebote über eine neue Seilbahn von Bleichert Transportanlagen GmbH, 25.2.1939, 5.4.1939, 5.5.1939, 8.9.1939.
 - 22 HC-Archiv ZWL 1590: Bestätigung des Eingangs der Kostenaufstellung von Bleichert Transportanlagen GmbH, 28.11.1940.
 - 23 HC-Archiv ZWL 1590: Brief an das Bürgermeisteramt Nußloch mit der Bitte um Genehmigung der Verlängerung der Seilbahn, 20.2.1942; Aktennotiz über das Werk Leimen, Steinbruch Nußloch, 2.2.1942; Notizen über den Versand der Betonstützen aus Blaubeuren, 24.8.1942 und 21.9.1942.
 - 24 HC-Archiv HV 1507: Baubescheid über den Umbau einer Drahtseilbahn auf den Gemeinden Leimen–Nußloch (Kurvenstation), 27.3.1963; Wagenschieben und Wagenkippen überholt. Zementwerk Leimen – Neue Seilbahn seit 21. November 1963 voll in Betrieb, Heidelberger Portländer 1964/1, Die Werksreportage (HC-Archiv DS 112), 12–13.
 - 25 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Monatsbericht Oktober 1963.
 - 26 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Monatsbericht Oktober 1963; Wagenschieben und Wagenkippen überholt. Zementwerk Leimen – Neue Seilbahn seit 21. November 1963 voll in Betrieb, Heidelberger Portländer 1964/1, Die Werksreportage (HC-Archiv DS 112), 13.
 - 27 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Monatsbericht November 1963.
 - 28 Wagenschieben und Wagenkippen überholt. Zementwerk Leimen – Neue Seilbahn seit 21. November 1963 voll in Betrieb, Heidelberger Portländer 1964/1, Die Werksreportage (HC-Archiv DS 112), 13; Cramer/Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 130.
 - 29 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Jahresbericht 1964 und Technischer Monatsbericht März 1964.
 - 30 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Monatsbericht März 1964.
 - 31 HC-Archiv ZWL 331: Technischer Jahresbericht 1964 sowie Technische Monatsberichte Dezember 1963, April und August 1964.
 - 32 Cramer/Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 130.
 - 33 HC-Archiv ZWL 290/2: Technischer Monatsbericht September 1987; Cramer/Fuchs 2001 (wie Anm. 1), 130.
 - 34 Wieslocher Schüler ganz vorn – Preisverleihung zur Loren-Verschönerungsaktion bei Heidelberger Zement in Leimen, Badische Anzeigen Zeitung 30./31.10.1996 (HC-Archiv DS 2182); Es liegt was in der Luft ... Wochen-Kurier 10.7.1996 (HC-Archiv DS 2182).
 - 35 HC-Archiv ZWL299/2: Technischer Monatsbericht April und Juli 1978; HC-Archiv ZWL 339: Technischer Monatsbericht Juli 1986.

- 36 HC-Archiv ZWL 299/1: Jahresübersicht 1979 und Technischer Monatsbericht Dezember 1979.
- 37 HC-Archiv ZWL 339: Technischer Monatsbericht Oktober 1986.
- 38 HC-Archiv ZWL 299/2: Technischer Monatsbericht Februar 1978; HC-Archiv ZWL 305: Technischer Monatsbericht Januar 1982.
- 39 HC-Archiv ZWL 303: Technischer Monatsbericht Februar 1985; HC-Archiv ZWL 305: Technischer Monatsbericht Januar 1982.
- 40 HC-Archiv ZWL 299/2: Technischer Monatsbericht Juni 1978.
- 41 Materialseilbahn Leimen–Nußloch, Wikipedia, abgerufen am 13.7.2017.
- 42 Transport in der Schwebe, Mannheimer Morgen 5.11.2014 (online).
- 43 Transport in der Schwebe, Mannheimer Morgen 5.11.2014 (online).
- 44 Transport in der Schwebe, Mannheimer Morgen 5.11.2014 (online); Die Seilbahn muss rollen wie geölt, Rhein-Neckar-Zeitung 24.1.2013 (online).
- 45 Materialseilbahn Leimen–Nußloch, Wikipedia, abgerufen am 13.7.2017; Transport in der Schwebe, Mannheimer Morgen 5.11.2014 (online).
- 46 HC-Archiv ZWL 299/2: Technischer Monatsbericht März 1979 und Juli 1978; HC-Archiv ZWL 290/2 Technischer Monatsbericht März 1987; HC-Archiv 305: Technischer Monatsbericht April 1982.
- 47 HC-Archiv ZWL 303: Technischer Monatsbericht Mai 1985; HC-Archiv ZWL 339/2 Technischer Monatsbericht Dezember 1985.
- 48 11,6 km langes Zugseil für Materialseilbahn Zementwerk Leimen, 11.2006, https://web.archive.org/web/20080917052556/http://www.pfeifer.de/49/o4-info/presse.php#id_0056 (abgerufen am 16.5.2017).
- 49 Transport in der Schwebe, Mannheimer Morgen 5.11.2014 (online).



Anschrift der Autorin:
 Dr. Eszter Harsányi
 Unternehmensarchiv
 HeidelbergCement AG
 Rohrbacher Straße 95
 69181 Leimen.