

Feldbahnen im Landkreis Ludwigsburg

von Wolfram Berner

Schmäler als normal – Feldbahnen

Als Normalspurweite in Mitteleuropa gilt heute das Maß von 1435 mm. Die zurzeit im Kreis Ludwigsburg auf den Haupt- und Nebenstrecken verkehrenden Hochgeschwindigkeits- und Güterzüge, ebenso die Regional-, S- oder Stadtbahnen, fahren auf diesem Gleisabstandsmaß. Jedes geringere Spurmaß wird daher als Schmalspur bezeichnet. Erst am 9. Dezember 2007 verabschiedete sich die Stuttgarter Straßenbahnen AG von ihrer letzten im regulären Betrieb befindlichen Meterspurstrecke von Stuttgart-Stammheim quer durch die Stadt zur Haltestelle Ruhbank am Fuße des Fernsehturms.¹ Die 1894 in Marbach am Neckar eröffnete Bottwarbahn fuhr auf einer Spurweite von 750 mm und damit auf der im damaligen Königreich Württemberg am meisten verwendeten Schmalspurweite.²

1880 stellte der französische Landwirt, Techniker und Erfinder Paul Decauville seine mobile Bahn für Feldarbeiten vor. Mit einfach verlegbaren Gleisen sollten landwirtschaftliche Güter auf schwierigerem Untergrund abseits von Straßen und Wegen direkt vom Feld zur Weiterverarbeitung in die Gutshöfe und Fabriken transportiert werden können. Das Gleis selbst war flexibel und konnte mit zwei Mann individuell verlegt und wieder abgebaut werden. Das System der Feldbahn fand weltweit regen Zuspruch. Als eine Art Vorläufer dieses Systems kann das überwiegend unter Tage in den Bergwerken als Grubenbahn bekannte Transportsystem gesehen werden.

Neben vorgefertigten Gleisjochen, Weichen und Drehscheiben bestand das rollende Material überwiegend aus zweiachsigen Loren mit verschiedenen Rahmenaufbauten. Zuerst von Muskel- und Pferdekraft gezogen, entwickelte die Industrie neben Dampf- auch Benzol-, Diesel-, Elektro- und Akkulokomotiven. Bis heute wird in den norddeutschen Torfabbaubetrieben auf dieses Transportsystem gesetzt, und es finden sich daher noch mehrere hundert Kilometer Feldbahngleise im täglichen Betrieb. Auch der Bergbau setzt weiterhin Grubenbahnen ein, und im Zuge der Erstellung der Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm wird der Transport des Abraums aus den Tunneln auf die Schwäbische Alb mit hochmodernen Feldbahnfahrzeugen aus deutscher Herstellung erfolgen.

Feldbahnen können in ihren Spurweiten je nach Transportaufgabe stark variieren, wobei zwischen 400 und 900 mm fast jedes Spurmaß möglich ist. Die gängigste Feldbahnspurweite beträgt aber nach wie vor 600 mm. Der überwiegende Teil der einst im Landkreis Ludwigsburg betriebenen Feldbahnen in Ziegeleien, Steinbrüchen und Gipswerken war in dieser Spurweite angelegt. Lediglich beim Bau einzelner Großbauwerke war auch die (Bau-)Feldbahnspurweite von 900 mm vertreten.

Eine vollständige Erfassung jeder einstigen schmal- oder feldspurigen Bahn auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Ludwigsburg scheint aufgrund der Fülle der Bahnen und ihrer meist zeitlich kurzen Existenz eher schwierig zu sein. Doch das Gros der Bahnen soll durch ihre dokumentarische Erfassung in diesem Aufsatz eine postume Würdigung erfahren.

1. Feldbahnbetriebe

a) Ziegeleien

Der Abbau und die Verarbeitung von Rohton zu Ziegeleiprodukten finden im Landkreis Ludwigsburg nachweislich schon seit der Zeit der römischen Besiedlung statt. Im Zuge von Ausgrabungen römischer Gutshöfe im Landkreis Ludwigsburg konnten in Ludwigsburg-Hoheneck und Großbottwar die Ziegelöfen freigelegt und dokumentiert werden. Der erste namentlich bekannte Ziegelfabrikant im Landkreis war der römische Veteran Gaius Longinius Speratus, der von Großbottwar aus um 201 n. Chr. eine Region von zehn bis zwanzig Kilometer mit seinen Ziegelsteinen und Dachziegeln belieferte.³ Ziegel mit seinem Stempel »GSLP« wurden an römischen Gebäuden in Walheim und Weinsberg gefunden und sind heute im Lapidarium des Württembergischen Landesmuseums im Keller des Neuen Schlosses in Stuttgart ausgestellt.

In fast jedem Ort des Kreises entstand spätestens ab dem 14. Jahrhundert eine Ziegelhütte als handwerklicher Kleinbetrieb für die Deckung des lokalen Bedarfs an Ziegeleiwaren.⁴ Die Massenproduktion und überregionale Vermarktung von Ziegeleierzeugnissen setzte im Kreis aber vermehrt erst ab der Mitte des 19. Jahrhunderts ein, als die Anlegung von Haupt- und Nebenbahnen einen schnellen und großen Absatz der Produkte ermöglichte und andererseits der Einsatz von Maschinen die Steigerung der Produktionsmengen förderte. Der Transport der Rohstoffe aus der Grube, die meist nahe an der Ziegelei war, erfolgte aufgrund des schlechten, nach Regen oft fast unpassierbaren Untergrundes mittels leichter Feldbahngleise und Kipploren, die von Hand oder per zweiachsiger Diesellokomotive bewegt wurden.

Die Ziegelei des Christian Ziegler in Großsachsenheim, im Mettertal am Abzweig der Straße nach Hohenhaslach gelegen, hatte ihr Abbaugelände direkt hinter dem Fabrikgebäude.⁵ Ebenso lag die Lehmgrube der Ziegelei Louis Schell, die sich neben dem heutigen Freiburger Bahnhof im Bereich der Dieselstraße befand, direkt südlich des Werks.⁶ Bei beiden Ziegeleien wird vermutlich eine kurze handbetriebene Feldbahnstrecke ohne maschinellen Einsatz in Betrieb gewesen sein.

In Korntal-Münchingen begann am 1. Juli 1898 die Produktion in der Dampfziegelei von Jakob und Wilhelm Ulrich, die südlich der Stuttgarter Straße in der heutigen Ziegeleistraße den »Schaibles-Margrets-Hof« zum Ziegelwerk mit direkt angrenzender Lehmgrube umbauten.⁷ Nach Verkauf im Jahre 1907 musste der neue Inhaber 1915 den Betrieb einstellen. 1920 kam das endgültige Aus, da die Rohstoffvorkommen in der Grube völlig erschöpft waren. Ein Rechnungskopf der »Dampfziegelei J. & W. Ulrich« zeigt die Fabrikgebäude südlich der Stuttgarter Straße mit der Lehmgrube im Hintergrund.⁸ Darauf sind Feldbahngleise mit Handvershub sowie ein Anschlussgleis an die Strohgäubahn Korntal-Weissach, das vom Bahnhof Münchingen her abzweigte, zu erkennen. Ab 1921 wurde die Grube als Spielplatz genutzt, ehe 1923/24 mit Abbruch des Ziegeleikamins das letzte Zeugnis dieser kurzen Ziegeleigeschichte entfernt wurde.

Auch im Gewann »Am Hungerberg« im Ludwigsburger Stadtteil Hoheneck befand sich eine Ziegelei. 1841 übernahm der aus Großbottwar stammende Unternehmensgründer Johann Konrad Hubele die 1837 errichtete Ziegelhütte zur Herstellung von Mauer- und Dachziegeln. Nach Betriebsübernahme durch den Sohn Wilhelm Hubele im Jahr 1870 wurde der Betrieb in eine zeitgemäß moderne Dampfziegelei ausgebaut.



*Gmeinder-Lok der Ziegelwerke Ludwigsburg
im österreichischen Feldbahnmuseum Freiland (19.10.2003).*

Mit 15 Arbeitern wurde fortan die Formung und Trocknung der Ziegel maschinell betrieben. Der Transport des Rohmaterials aus der direkt hinter dem Werk gelegenen Grube erfolgte per handverschobener Feldbahn. Wilhelm Hubele hatte erkannt, dass der dort unter dem Lösslehm lagernde Muschelkalk als Straßenbaustoff geeignet und verwendbar war. Mit der Gründung einer Straßenbauabteilung der Firma Hubele in den 1920er Jahren war die Ziegelproduktion nur noch Nebenerwerbszweig, der bis 1963 fortgeführt wurde und danach endete.⁹ Nach Abbruch des Gebäudes erstrecken sich heute ein Autohaus und eine Tankstelle sowie ein Supermarkt auf dem Gelände direkt an der Marbacher Straße. Hinter den Verwaltungs- und Lagergebäuden der Straßenbaufirma Hubele befinden sich heute eine naturnahe Grünanlage und ein Naherholungsgebiet, das auch die nach 1963 als Steinbruch genutzte ehemalige Tongrube umfasst.

Ziegelwerk Besigheim Nestrasil GmbH, Besigheim

Als 1897 Wilhelm Hubele, Ziegler aus Ludwigsburg-Hoheneck, in Besigheim eine Handstrichziegelei und ein zugehöriges Gelände mit hohem Lehmvorkommen kaufte, legte er damit den Grundstein zur über hundertjährigen Geschichte des Ziegelwerks Besigheim. Ab 1898 wurde das Werk sukzessiv mit Unterstützung seines Sohnes Gottlob Hubele aufgebaut. Mit dem Einsatz einer Dampfmaschine begann der Wandel vom Handwerks- zum Industriebetrieb. Im Sommer 1898 wurden die ersten Mauerziegel produziert, ein Jahr später konnte der Ringofen angefeuert werden und läutete die neue Presse den Beginn der Strangfalz-Dachziegelherstellung ein. In den folgenden Jahren folgte der Aus- und Umbau des Werkes durch Erstellung eines Freiluft-

Trockenschuppens im Jahr 1900 und den Anbau des Kesselhauses für einen neuen Kessel und eine neue Dampfmaschine im Jahr 1909. Ab 1925 wurde in die nahegelegene Tongrube eine vorerst handbetriebene Gleisanlage für den Lorentransport verlegt.¹⁰

Es sollte aber noch bis zum Sommer 1948 dauern, bis beim Rohstoffabbau in der Grube ein Eimerkettenbagger eingesetzt wurde. Für den Abbau auf zwei Ebenen folgte drei Jahre später ein weiterer Bagger.¹¹ In diesem Zusammenhang erhielt die Feldbahn 1951 eine schwarze zweiachsige Diesellok mit offenem Führerhaus eines bisher unbekanntem Herstellers. Ende der 1960er Jahre wurde die Lok aufgrund eines irreparablen Schadens abgestellt. Die schienengebundene Förderung in der Grube wurde eingestellt, und ein regionaler Schrotthändler entsorgte die Feldbahn und die Eimerkettenbagger. Ein neuer Radlader übernahm ab diesem Zeitpunkt den Rohstofftransport aus der Grube ins Werk.¹²

1992 wurden die Rohstoffe für die Herstellung von Dachziegeln immer geringer. Für die Mauersteinproduktion war das Material noch von ausreichender Güte, so dass die Produktionslinie nun auf wärme- und schalldämmende Thermoporziegel umgestellt wurde. Mit dem Bau einer Mehrfach-Beschickungsanlage im Jahr 1999 wurde auch ein größerer Schaufellader angeschafft. Trotz dieser Modernisierung wurde der Betrieb 2002 endgültig eingestellt. In der ehemaligen Grube weiden nun Pferde, und das Ziegelwerk beherbergt neben dem familieneigenen Blumenfachgeschäft auch verschiedene mittelständische Betriebe.

Ziegelwerk Schmid, Bönningheim

1449 erhielt Simon Ziegler, Bürger zu Bönningheim, die Ziegelhütte der Stadt zu seinem Erblehen gegen einen Jahreszins. 1602 verkaufte die Stadt ihre Ziegelhütte an Abraham Leipprand aus Lauffen.¹³ Als 1768 Agnes Dorothea Leipprand den Bäckereizunftmeister und Gerichtsbeisitzer Samuel Schmid heiratete, änderte sich der Name der Ziegelhütte. Deren Sohn Samuel Schmid, Ziegler und Stadtpfleger, kaufte am 10. April 1805 von der Stadt Bönningheim weitere Grundstücke zum Rohstoffabbau.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts war die Ziegelhütte am Rande des mittelalterlichen Stadtzentrums so sehr von der umliegenden Bebauung eingeschlossen, dass an eine Erweiterung und den Einsatz neuer Technologien nicht zu denken war. 1907 verlegte daher wieder ein Familienmitglied namens Samuel Schmid das Ziegelwerk an den jetzigen Standort an der Erligheimer Straße. In diesem Neubau trieb eine 9 PS starke Dampfmaschine erstmals eingesetzte Maschinen an.¹⁴

Nach dem Stillstand des Werkes in der Zeit des Ersten Weltkrieges erfolgte in den 1920er bis 1950er Jahren eine stetige Vergrößerung der Ziegelei. So wurde 1927 eine künstliche Trocknerei mit Luftumwälzung installiert. Anfang der 1930er Jahre hielten für den maschinellen Abbau des Lehms mehrere Eimerkettenbagger und die Feldbahn in der Grube Einzug. 1933 erledigten Sportler des Bönningheimer Sportvereins für den Turnhallenneubau den Erdaushub mit einem aus der Ziegelei ausgeliehenen Eimerkettenbagger. Die Erde gelangte auf Loren zum späteren Sportplatz am Mühlbach.¹⁵ Eine weitere Modernisierungsmaßnahme war die Errichtung eines neuen Tunnelofens im Jahr 1968.

Spätestens als im Jahr 1980 eine Schürfkübelraupe mit acht Kubikmeter Fassungsvermögen angeschafft wurde, endete der Einsatz von Eimerkettenbagger und Feldbahn bei der Ziegelei. Im Ein-Mann-Betrieb kann so nun zeitnah die benötigte Menge Lehm gefördert und zur Verarbeitung vorgehalten werden.¹⁶

Seit dem Tode von Samuel Gustav Schmid im Jahre 1959 führt der heutige Seniorchef Karl Schmid das Unternehmen allein als Geschäftsführer. In dieser Zeit wandelte sich das Ziegelwerk von der maschinell unterstützten Fertigung zur vollautomatischen, computergesteuerten Produktion. Seit einigen Jahren sind die Söhne Thomas und Martin Samuel Schmid für die technische und kaufmännische Geschäftsführung zuständig. Seit 1997 werden durch die von ihnen gegründete Firma Ziegelelementbau Schmid GmbH & Co. geschosshohe Ziegelwandelementen gefertigt.¹⁷

Auf dem Werksgelände selbst lassen sich heute keine Hinweise mehr auf den einstigen Feldbahnbetrieb finden. Aber über Umwege gelangte eine ab 1969 in der Schmid'schen Tongrube eingesetzte Lok des Herstellers Diema (Fn. 3074, Bj. 1969) in den Besitz der privaten Wedeler Feldbahn im norddeutschen Fredenbeck und wird dort betriebsfähig vorgehalten.

Vereinigte Ziegel- und Stahlbetonwerke K.E. Hinz, Ditzingen

Das 1817 gegründete Ziegelwerk Ditzingen wurde im 19. Jahrhundert als kleine, dörflich geprägte Ziegelhütte betrieben. Im Jahr 1905 entstand am nördlichen Ortsrand westlich der Straße nach Hirschlanden neben dem Friedhof eine moderne Dampfziegelei. Schon 1898 wurde von Julius Schaible im Vorgängerbau ein feststehender Dampfkessel der Kesselfabrik Gebrüder Wagner aus Stuttgart-Bad Cannstatt eingebaut. 1912 folgte ein weiterer Kessel derselben Firma. In einem Rechnungskopf aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wurde das Werk unter dem Inhaber Wilhelm Schaible als »Dampfziegelei und Kalkwerk Ditzingen« geführt.¹⁸

Im Zuge des Wiederaufbaus des Werks nach einem Großbrand 1934 wurde der aus dem Jahr 1898 stammende Dampfkessel durch ein jüngeres Modell des Herstellers Deutsche Babcock und Wilcox Dampfkesselwerke AG aus Oberhausen ersetzt.¹⁹ Nach einem weiteren Großbrand im Jahr 1941 wurde der inzwischen in »Ziegelwerk Ditzingen GmbH« umbenannte Betrieb modernisiert und fast vollständig auf Automation umgestellt. Auf 120000 m² Fabrikareal wurden in den 20000 m² großen Fertigungshallen von über 100 Arbeiter und Angestellten jährlich bis zu 50 Millionen Ziegeleiprodukte produziert. Die Tongrube befand sich direkt am Werk, so dass kurze Stichstrecken zu den Abbauwänden von den Feldbahnzügen befahren wurden. Vor dem Zweiten Weltkrieg waren zwei Diesellokomotiven zum Lorentransport aus der Grube eingesetzt. 1950 wurde noch eine Lokomotive des Herstellers Diema angeschafft. Nach Ankunft der Lorenzüge aus der Tongrube wurden mittels Seilzug die beladenen Loren über eine Bremsbergbrücke zur Weiterverarbeitung ins Gebäudeinnere gezogen.

Der gebürtig aus Bromberg stammende Kurt-Erich Hinz kaufte 1950 das Ziegelwerk und benannte es in »Vereinigte Ziegel- und Stahlbetonwerke K. E. Hinz« um. In der Folgezeit wechselte das Unternehmen seinen Firmennamen in »Vereinigte Ziegel- und Stahlbetonwerke Ditzingen-Stuttgart«. Bis Mitte der 1960er Jahre war der Betrieb aufrechterhalten worden. Im Zuge des Abrisses der Gebäude nach 1970 wurden die Grube verfüllt und die Fahrzeuge der Feldbahn vermutlich verschrottet. Aufgrund der Wohnbebauung erinnern heute vor Ort nur noch die Straßennamen »An der Lehmgrube« und »Ziegeleistraße« an diesen ersten industriellen Großbetrieb in Ditzingen.

Ziegelwerke Ludwigsburg AG, Ludwigsburg

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 wurde die ehemalige württembergische Residenzstadt sukzessiv zu einem wichtigen Garnisonsstandort ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurden die Bauunternehmer Paul Baumgärtner und Karl

Ganzenmüller beauftragt, eine große Militärbäckerei in Ziegelrohbautechnik zu erstellen. Der umfangreiche Bauauftrag veranlasste die Unternehmer, eine eigene Ziegelei zu errichten. So entstand im Frühjahr 1872 unter dem Firmennamen Ganzenmüller & Baumgärtner eine Ringofenziegelei mit Handstrichbetrieb an der Siegesstraße westlich des Ludwigsburger Bahnhofs. Schon 1878 wurde die Handstrichfertigung von Ziegelsteinen zu Gunsten einer maschinellen Fertigung aufgegeben.²⁰ Mit der Übernahme der Firmenleitung durch Carl Baumgärtner, Sohn des Firmengründers, am 1. Oktober 1891 begann die Weiterentwicklung und Vergrößerung des Betriebes. Die Maschinen wurden modernisiert, neben den Mauersteinziegeln wurden nun auch Pressfalzziegel produziert. Im Frühjahr 1893 wurde daher ein weiterer Ringofen mit 18 Kammern und einem 42 Meter hohen Kamin gebaut. Im Winter 1896 war der erste, aus dem Gründungsjahr stammende Ringofen so marode, dass er durch einen zu damaliger Zeit modernen 12-kammerigen Bühler Zickzackofen mit 125 Meter Brennkanallänge ersetzt wurde.

Ab dem 1. November 1898 war Carl Baumgärtner dann Direktor des in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Familienunternehmens, das ab diesem Zeitpunkt den Namen »Ziegelwerke Ludwigsburg AG, vorm. Ganzenmüller & Baumgärtner« trug. Den weiteren Ausbau des Unternehmens stoppte jäh die Brandkatastrophe in der Weihnachtsnacht 1899, die nur der Zickzackofen mit zugehörigem Kamin schadlos überstand. Der Neuaufbau des Werkes und die Erweiterung um eine Kammertrocknerei waren die Folge. Weitere Innovationen waren die Aufstellung von Nasskollergängen und 1912 der Neubau eines weiteren größeren Zickzackofens, der den 1893 erstellten Ringofen ersetzte. Noch in den ersten beiden Kriegsjahren 1914/15 wurden weitere Modernisierungen an den Maschinen vorgenommen. So erhielt die Tongrube mehrere Eimerkettenbagger, und in den Werkshallen wurde auf elektrischen Förderbetrieb umgestellt. 1922 wurde noch das Ziegelwerk Hangleiter & Cie. GmbH in Fellbach übernommen.²¹ So präsentierte sich das Unternehmen in einem Firmenprospekt aus dem Jahr 1930 mit drei Fabriken mit Sommer- und Winterbetrieb, mit vier Ringöfen und 350 Arbeitern. Als Jahresproduktion wurden 18 Millionen Ziegelprodukte angegeben. Neben Doppel- und Strangfalzziegeln sowie Biber-schwänzen produzierte man vornehmlich Hartbrandsteine und auch Verblend- und Formsteine.²²

Den Transport des Rohstoffes aus der nahgelegenen Tongrube übernahm eine Feldbahn. Kranzförmig verteilten sich die Gleise in der Grube und führten zu den drei teilweise gleichzeitig in Betrieb befindlichen Abbauwänden. Der ausgebeutete Bereich der Grube wurde mit dem angefallenen Bruchmaterial wieder verfüllt. Ab den 1950er Jahren waren fünf Dieselloks des Herstellers Gmeinder eingesetzt. Bis zur Betriebseinstellung kam noch eine weitere Lok des Herstellers Diema hinzu.

Zum 31. Dezember 1973, 101 Jahre nach Firmengründung, wurde der Betrieb nebst Feldbahn eingestellt. Am 25. April 1975 wurde die letzte, 140 Meter lange und 30 Meter breite Werkshalle mit ihren 140 Pfeilern per Sprengung beseitigt. Kurz darauf fiel auch der 60 Meter hohe Schornstein zukünftigen Gewerbeansiedlungen auf diesem Areal zum Opfer. 600 Tonnen Stahl wurden aus den Trümmern verwertet. Die 7000 Ladungen Schutt wurden nicht mehr mittels Feldbahn, sondern auf Lastkraftwagen zur Verfüllung in die Lehmgrube gebracht. Auf dem einstigen Firmengelände erstreckt sich jetzt das Gewerbegebiet »Ziegelei«. Der noch vorhandene normalspurige Gleisanschluss scheint aber nicht mehr genutzt zu werden.²³ Teile des



*Diema-Diesellok des Typs DS 30 beim Beladen
der Loren in der Grube der Ziegelwerke Ludwigsburg (23.08.1973).*



*Vier Gmeinder-Dieselloks, abgestellt am
Entladebunker der Ziegelwerke Ludwigsburg (23.08.1973).*

Gleismaterials der Feldbahn kamen nach 1973 zur Ziegelei Blattert in Murr. Der Verbleib der Diema-Lok konnte bisher nicht geklärt werden. Eine der fünf Gmeinder-Loks befindet sich seit Jahren im österreichischen Feldbahnmuseum in Freiland.

Ziegelwerk Layher KG, Markgröningen

Die Tradition der Ziegelherstellung in der ehemaligen Reichsstadt Markgröningen reichte weit in frühere Jahrhunderte zurück. Urkundlich wird sie erstmals 1511 erwähnt, als der Spitalmeister Johannes Betz die am damaligen Ortsrand außerhalb der Stadtmauer gelegene Spitalziegelei an Jakob Stachel genannt Ziegler verlieh. Neben dem Bauunterhalt der Ziegelei war der Ziegler dazu verpflichtet, dem Spital jährlich 1000 Ziegel und 10 Malter Kalk unentgeltlich abzuliefern. Dieses erste Ziegeleigebäude, das 1896 in ein Wohnhaus umgebaut wurde, lag an der heutigen Ecke Grabenstraße/Vaihinger Straße.²⁴

Um 1850 entstand in der Münchinger Straße die Ziegelei Layher. Das heutige Gebäudeensemble wurde ab 1925 in mehreren Bauabschnitten erstellt.²⁵ Zwei Dampfkessel erzeugten in der Zeit von 1929 bis 1939 die notwendige Energie zur Ziegelherstellung.²⁶ Nachdem die direkt hinter der Ziegelei gelegene Lehmgrube ausbeutet war, dehnte man sich ab den 1930er Jahren auf die andere Straßenseite aus und erschloss dort nach Kauf weitere Lehmgruben.

Zum Transport des Tons aus der weiter entfernten Grube wurde eine Feldbahn mit Lokbetrieb eingesetzt. Hierzu waren nach 1958 drei Feldbahnlokomotiven des Typs EL 105 der Firma Jung mit handelsüblichen Kipploren eingesetzt. Durch den zunehmenden Individualverkehr auf der zu querenden Landesstraße von Schwieberdingen nach Markgröningen war der Bahnübergang 1965 in so einem schlechten Zustand, dass sich der Bau- und Verwaltungsausschuss des Markgröninger Gemeinderats am 2. Februar 1965 mit dieser Problematik auseinandersetzen musste. Das zuständige Straßenbauamt Besigheim scheint die Instandsetzung des Bahnübergangs bis zum Juli desselben Jahres geklärt zu haben.²⁷ Doch schon 1972 wurde dieses Verkehrshindernis beseitigt und der Feldbahnbetrieb eingestellt. Danach werden im Gemeinderat



Jung-Diesellok vom Typ EL 105 des Ziegelwerks Layher, Markgröningen, auf einer Privatfeldbahn im Landkreis Böblingen (2014).

nur noch Beschwerden über eine von einem Radlader nach regnerischem Wetter verursachte Verschmutzung der Fahrbahn berichtet. Die Feldbahn und der eingesetzte Eimerkettenbagger wurden also von Bagger, Raupe und Radlader ersetzt.

Zur Freude enthusiastischer Feldbahnfreunde blieben die drei Lokomotiven über Jahrzehnte an Ort und Stelle erhalten. Von der Münchinger Straße aus konnte bis in die Mitte der 1990er Jahre die jüngste der drei Jung-Lokomotiven in desolatem Zustand gesichtet werden. Die beiden anderen Lokomotiven wurden vom damaligen Ziegeleibetreiber im Tonbunker eingelagert und unter einer dicken Tonerdschicht »versteckt«. So mussten die beiden Lokomotiven bei ihrer Bergung im Juli 1994 erstmal ausgegraben werden. Die eine Jung EL 105 (Fn. 8040, Bj. 1938) ist im Landkreis Böblingen auf einer Privatfeldbahn betriebsfähig vorhanden. Die andere Jung EL 105 (Fn. 6169, Bj. 1935) kam zur Forstwirtschaftsbahn Beilsbach bei Murrhardt, wo sie 2009 vom Autor erworben wurde und in den kommenden Jahren aufgearbeitet werden soll. Von der dritten, damals im Freien abgestellten Lok wurden Anbauteile wie Motorbleche als Ersatzteilspende für die anderen beiden Loks übernommen. Mittlerweile wurde das Motorfrontblech dieser Jung an einer zurzeit im Feldbahnmuseum Guldental vorhandenen Lok (Fn. 9056, Bj. 1939) angebaut. Der weitere Verbleib des Loktorsos konnte bislang nicht zweifelsfrei geklärt werden.

Ziegelwerk Blattert KG, Murr an der Murr

1874 gründete Gottlob Blattert die »Dampfziegelei Gottlob Blattert Söhne, Murr«. Das in drei Generationen betriebene Ziegelwerk firmierte 1970 unter dem Namen »Poroton-Ziegelwerk Blattert KG«. Die Jahresleistung des seit 1972 vollautomatisierten Betriebs betrug im folgenden Wirtschaftsjahr 20 Millionen Stück Backsteineinheiten.²⁸ Ob zum Zeitpunkt des Großbrandes der Ziegelei am 26. Februar 1933 schon Lokbetrieb auf der gleisgebundenen Förderung stattfand, ließ sich nicht mehr ermitteln, denn die älteste bei der Ziegelei Blattert eingesetzte Lok stammte aus dem Lieferjahr 1936.

Aus zwei unterschiedlichen Gruben wurde der Ton mittels Feldbahn zum Werk befördert. In ihrer größten Ausdehnung war die Feldbahn in der Ziegelei in zwei Streckenabschnitte mit einer Gesamtstreckenlänge von 800 m gegliedert.²⁹ Das ungefähr 400 m lange fest errichtete Hauptgleis führte aus dem Beschicker heraus am Tonsilo vorbei in einem 90-Grad-Bogen an der Abladehalle hinab in die Tongrube mit seinem variablen, ungefähr 150 m langen Ausweichgleis zur Beladung am Eimerkettenbagger. Auf einem zweiten, 250 m langen Streckenabschnitt wurde wegen der starken Steigungen der Leberkies, der dem Tongemisch beigemischt wurde, von einer Lkw-Umladestelle mittels Feldbahn zur Weiterverarbeitung ins Werk transportiert. Bei diesem Streckenabschnitt mussten starke Höhenunterschiede aus der Grube hinauf zum Beschicker-Gebäude bewältigt werden, so dass diese Strecke bis zur tiefer gelegenen Abladehalle verkürzt wurde. Von dort wurden die Rohstoffe auch aus dem zweiten Streckenabschnitt per Förderband weiter in den Beschicker transportiert. Die drei Loks wurden nach Betriebsschluss im beheizten Beschicker-Gebäude untergestellt. Daneben waren fünf Weichen sowie 30 Kipploren vorhanden.

Zum 31. Dezember 1981 wurde der 600 mm-Feldbahnbetrieb der Ziegelei Blattert eingestellt. Der Bahntransport wurde durch ein Förderband ersetzt. Im Mai 1982 waren die Gleise größtenteils abgebaut, aber die drei Lokomotiven abgestellt vorhanden. Engagierten Feldbahnfreunden aus der näheren und weiteren Region ist es zu verdanken, dass alle drei Lokomotiven des Mosbacher Herstellers Gmeinder bis heute in Marbach-Rielingshausen, Spiegelberg und Ehningen erhalten geblieben sind.

Im September 1987 wurden die Betriebsgebäude der Ziegelei abgebrochen.³⁰ Nach dem Bau der Ortsumfahrung von Murr, welche die ehemalige Grube durchschneidet, siedelte sich das Zentrallager eines Discounters aus Mühlheim an der Ruhr im Gewerbegebiet »Lehmgrube« im ehemaligen Abbaugbiet an. Die Gebietsbezeichnung »Ziegelei« des 15 Hektar großen gewerblichen Standorts am östlichen Ortsrand erinnert ebenfalls an das ehemalige Ziegelwerk Blattert.

Ziegelei Trostel, Vaihingen-Enzweihingen

Die Ziegelherstellung in Enzweihingen beginnt im Jahr 1711, als das alte Schießhaus im Aile in der Pfarrgasse zu einer Ziegelei umgebaut wurde. 1744 entstand dann die Ziegelhütte am Ende der Pfarrgasse, welche bis 1922 dort in Betrieb war.³¹ Die Ziegelei Trostel siedelte danach aus dem Ort aus und baute 1922/23 an der Beerhaldenstraße ein neues Fabrikgebäude, wodurch über 30 Arbeitsplätze geschaffen werden konnten.³²

Die Ziegelei bezog mittels Eimerkettenbagger und Feldbahn den Hauptrohstoff aus der direkt neben der Werkshalle gelegenen Tongrube. In den letzten Jahren des Betriebs konnte ein Feldbahnfreund bei einem Besuch im Mai 1968 drei Kipploren und einen Tieflöffelbagger in der Grube dokumentieren. Die zuvor eingesetzte zweiachsige Lok mit offenem Führerhaus eines bisher unbekanntem Herstellers wurde schon früher dem Alteisen zugeführt. Bis zur Werksschließung 1970 übernahm dann ein LKW den Transport aus der Grube.³³

b) Kieswerke und Sandgruben

Valet u. Ott GmbH & Co. KG Beton-, Kies- und Splittwerke, Freiberg am Neckar

August Ott und August Valet gründeten 1929 das Kieswerk Aldingen. Nach dessen Stilllegung im Jahr 1935 erfolgte der Umzug des Unternehmens in den heutigen Freiburger Teilort Geisingen. In Geisingen war das Büro, unweit davon, in den »Beihinger Wiesen« auf Gemarkung Pleidelsheim, entstand ein neues Kieswerk. Von 1935 bis 1939 beutete man die Vorkommen auf der linken Neckarau unterhalb der Autobahntrasse aus. Bis zu 30 Arbeiter fanden in diesem Werk Beschäftigung. Besonders vom nahegelegenen Autobahnbau konnte man damals im Kiesgeschäft profitieren. Der Kriegsausbruch setzte dem ein vorläufiges Ende, und so blieben nur noch vereinzelt Aufträge für regionale Bunkerbauten bis 1942 übrig.³⁴

Die Kiesgewinnung erfolgte durch Aushub der Lagerstätten seitlich des Neckars mittels Löffelbaggern vom Fabrikat Menck oder Orenstein & Koppel (O&K). Den Transport ins Kieswerk besorgte eine Feldbahn mit 600 mm Spurweite und Lokomotiven vom Fabrikat Deutz. Das geförderte Material wurde hierbei nicht in normalen Kipploren transportiert, sondern in Spezialtransportwagen. Diese waren ähnlich wie Silowagen mit einer Bodenentleerung aufgebaut. Nur konnte man zusätzlich den Transporttrichter vom Lorengestell per Kran im Kieswerk anheben, über den Auffangtrichter ziehen und dann mittels Öffnen der Bodenklappen entleeren.

Nach dem Tod von August Ott trat dessen Sohn Ernst an seine Stelle, der dann 1954, nach dem Tod von August Valet, zum alleinigen Geschäftsführer wurde. Ernst Ott verhandelte schon ab Februar 1949 im Auftrag der Firma mit dem damaligen Beihinger Bürgermeister Pflugfelder über Kies- und Sandgewinnung aus dem Alt-Neckar auf Höhe der Autobahnbrücke und dem Pleidelsheimer Kraftwerkswehr.³⁵ Nach Erschöpfung dieses Areals weitete man das Abbaugbiet auf das Gebiet »äußere

und innere Wörth« der Gemarkung Pleidelsheim zwischen dem Alt-Neckar und dem Werkkanal der KAWAG aus. Dadurch sollte der Standortvorteil beim Ausbau des Neckars zur Großschiffahrtsstraße (1951-1954) gesichert werden.

Zum Transport der dort gewonnenen Mengen an Sand und Kies zum Kieswerk bei Geisingen wurde über den Alt-Neckar für die Feldbahn eigens eine Transportbrücke gebaut. Diese 1950 errichtete Holzbrücke war bis 1970 im Dienst und wurde erst im Januar 1971 zum Abbruch freigegeben. Ein beladener Zug bestand aus acht Spezialwagen mit 1,25 m³ Fassungsvermögen.³⁶ Pro Tag konnten so bis zu 200 m³ Kies und Sand gefördert und verarbeitet werden.

Schon 1951 zog man mit der Verwaltung neckaraufwärts nach Beihingen, einem weiteren heutigen Teilort von Freiberg am Neckar, in das dort neu erbaute Kieswerk um. Das 1952 in Betrieb genommene Werk förderte auf gleichem Weg wie das Kieswerk in Geisingen mittels Löffelbagger und Feldbahn Sand und Kies aus den oberhalb



*Abgestellte Deutz-Dieselloks des Typs OMZ
bei der Firma Valet u. Ott, Freiberg-Beihingen (1970).*

von Beihingen erschlossenen Lagerstätten. Auch hier waren die Kiesvorräte Ende der 1960er Jahre erschöpft, so dass schließlich auch dort die Feldbahn als Transportmittel ausgedient hatte.³⁷ So konnten 1970 auf dem Beihinger Werksgelände nur noch vier abgestellte Deutz-Feldbahndieselloks gesichtet werden. Außer mehreren großen und kleinen Baggerseen zwischen Freiberg und Pleidelsheim sind alle Spuren der gleisgebundenen Kiesförderung gänzlich verschwunden.

Im Verlauf einer steten Entwicklung kamen drei weitere Kieswerke in Ruldingen, Otterswang und Steinmauern dazu. Ausgestattet mit einer Schiffsanlegestelle und Umschlagkränen wurde der Hauptsitz in Freiberg-Beihingen zur Herstellung von Fertigbetonteilen und Transportbeton umgestaltet. Weitere Transportbetonwerke entstanden in Tailfingen und Empfingen.

Sand- und Kieswerk Sammet, Steinheim an der Murr

Der Kies- und Sandabbau wurde in Steinheim an mehreren Stellen von verschiedenen Grubenbesitzern über Jahrzehnte hin betrieben. Ab 1910 tat dies Karl Sammet in seiner westlich der Höpfigheimer Straße und nördlich der Murrer Straße gelegenen Kies- und Sandgrube. Schon wenige Monate nach der Eröffnung der Grube wurde hier das fast vollständig erhaltene Skelett eines Steppenelefanten gefunden. Zu bewundern ist es heute im Urmensch-Museum Steinheim. Einen Steinwurf weit vom einstigen Fundort des Skeletts entfernt erinnert seit 2010 eine rostende, auf den Namen »Steppi« getaufte Stahlskulptur als neues Steinheimer Wahrzeichen an diesen Fund.

Zu Hochzeiten waren in der Kiesgrube von Karl Sammet 60 bis 70 Arbeiter beschäftigt. Für die Beförderung des gewonnenen Materials zur Weiterverarbeitung im eigenen Werk wurde die Grube fächerförmig auf mehreren Ebenen mit einer Feldbahn erschlossen. Neben Eimerkettenbaggern waren auch Seilzugbagger mit Hoch- und Tieflöffel zum Beladen der Kipploren in der Grube eingesetzt. Verschiedene Lokomotiven der Hersteller Gmeinder und O&K versahen hier ihren Dienst.

Eine bahntechnische Besonderheit im Kreis Ludwigsburg stellte die Kiesverladung am Kieswerk Sammet dar. Zwischen 1927 und 1930 entstand für die Firma ein eigenes privates Anschlussgleis an der 1894 eröffneten 750 mm schmalspurigen Bottwarbahn. Das Gleis zweigte mittels Rechtsweiche vom Bahnhof Steinheim aus Richtung Beilstein kommend ab, kreuzte schräg zur Fahrbahn die Murrer Straße und endete in einem Stumpfgleis auf dem Gelände. Östlich neben dem Gleis befand sich auf dem Werksgelände das Brechergebäude. Durch drei an der Längswand des Gebäudes parallel zum Gleis angebrachte Schüttrinnen (Rutschen) konnte der gewonnene Kies in offene, auf Rollböcke aufgeschemelte Normalspurgüterwagen verladen werden. Über ein orthogonal zum Anschlussgleis gelegenes Sturzgerüst konnte direkt aus den Kipploren auf die Güterwaggons oder den Lastkraftwagen verladen werden. Das Besondere daran war nun, dass beim Schotterumschlag die Feldbahn-, Schmalspur- und Normalspurweite beteiligt waren. Bald nach dem Krieg wurde der Kies nur noch auf gummibereifte Transportfahrzeuge verladen. Nachdem der örtliche Kiesabbau ausgeschöpft war, endete um 1950 die Feldbahnära bei der Firma Sammet.

Als Karl Sammet 1948 starb, übernahm Günther Sammet, ab 1955 zusammen mit seinem Bruder Roland Sammet, den großväterlichen Betrieb. Zur weiteren Vermarktung wurde der Kies nun per Bahn aus dem Filialwerk in Hockenheim und weiteren Kiesgruben anderer Betriebe aus dem Badischen nach Steinheim angeliefert. Daher verdankt die Bottwarbahn zu großen Stücken ihre zwischen Juli und September 1968 erfolgte Teilumspurung von Marbach nach Steinheim dem Kieswerk Sammet. Am 4. März 1969 erreichte der erste Kieszug auf dem nun normalspurigen Restabschnitt der Bottwarbahn den neuen Endbahnhof Steinheim. Der wöchentliche Kies- und Schotterumschlag aus den bis zu 40 Muldenkippwagen der Gattung Omni 51 mit 25 Tonnen Ladegewicht erfolgte nun direkt am Bahnhof auf Lastkraftwagen. Seit dem 19. Dezember 1989 gehörten jedoch auch die Kieszüge für die Firma Sammet als letzter und größter verbliebener Güterverkehrskunde des normalspurigen Reststücks der Bottwarbahn der Vergangenheit an. Danach waren wöchentlich 20 bis 40 LKW-Fahrten aus Karlsruhe und Hockenheim erforderlich gewesen, um den Kiestransport weiter aufrechtzuerhalten.³⁸

Nach weiteren acht Jahren wurde zum Jahresende 1997 der Kiesumschlag bei der Firma Sammet von Günther und Roland Sammet altershalber aufgegeben. Von November 2002 bis April 2006 begann auf dem 4,5 ha großen, zwischenzeitlich



*Maschineneinsatz in der Kiesgrube Sammet in Steinheim (1950).
Im Hintergrund ist das Ziegelwerk Blattert in Murr zu sehen.*

verfüllten ehemaligen Kiesgruben- und Werksgelände die Umgestaltung zum heutigen Wohngebiet »Gartenstadt Schrai West«. Ein Betonfundament auf einem Spielplatz erinnert ebenso wie einige Straßennamen an die Kiesgewinnung durch das Familienunternehmen Sammet.

Sand- und Kieswerk Sigrist, Steinheim an der Murr

Ab 1905 wurden von Karl Sigrist dem Älteren östlich der Höpfigheimer Straße Kies und Sand abgebaut. Die mächtigen Lössauflagen am Grubenoberrand wurden mittels Eimerkettenbagger in bereitstehende Kipploren verladen. Diese wurden per Hand über einfachste Holzbrücken zum nahegelegenen Kieswerk gerollt. Die Ablagerungen wie Sand und Geröll wurden auf der tiefer gelegenen Sole in der Grube in Handarbeit gefördert und mit der Schaufel durch ein Sieb geworfen. Auch hier wurde das Material mittels Kipploren ins Werk transportiert.³⁹

Unter Geologen und Paläontologen war die Sand- und Kiesgrube spätestens seit dem Fund eines Waldriesenhirsches im Jahr 1927 bekannt. Durch die Nähe zur Württembergischen Naturaliensammlung in Stuttgart, dem heutigen Staatlichen Museum für Naturkunde, konnten viele Funde wie der Schädel eines Waldnashorns oder der Unterkiefer eines Waldelefanten vor Ort unter fachmännischer Aufsicht geborgen und gesichert werden. Fritz Berckhemer, seit 1926 als Hauptkonservator Leiter der geologischen Abteilung der Naturaliensammlung, tat gut daran, die Sand- und Kiesgruben an der Murr auf Steinheimer Gemarkung zu überwachen. Als Belohnung für die aufmerksame und vorsichtige Arbeitsweise der Arbeiter und Mithilfe der Grubenbesitzer wurde daher nach größeren Funden ab und an ein Fässchen Bier spendiert, das von den Empfängern als »Knochenbier« bezeichnet wurde.

Seit 1931 war Karl Sigrist der Jüngere Teilhaber der väterlichen Grube. Ob er auch an jene Belohnung dachte, als er am 24. Juli 1933 einen Knochen in der Größe eines Fünfmärkstücker bei der Handförderung der Kiesschicht anschnitt, muss offen bleiben. Seine Weitsicht ließ ihn den Rest vorsichtig freilegen, so dass er am selben Tag nach Stuttgart den Fund eines vermeintlich affenartigen Schädels meldete. Nach der Anreise von Fritz Berckhemer und weiteren Wissenschaftlern am selben Nachmittag wurde der Fund am anderen Morgen geborgen und der Finder bei einem Umtrunk im Gasthaus Ochsen feierlich entlohnt. Mit dem »Milchzüge« der schmalspurigen Bottwarbahn, das so genannt wurde, da es die Milch vom Bottwartal transportierte, wurde um 22.39 Uhr die Rückreise nach Stuttgart angetreten.⁴⁰ Der schon bald als »homo steinheimensis« bezeichnete, ca. 250 000 Jahre alte fossile Schädel fand machte die Stadt Steinheim weit über die Grenzen hinaus bekannt und gab ihr den Beinamen »Urmenschstadt«.

Karl Sigrist konnte in den kommenden Jahren noch weitere urzeitliche Funde aus der seit 1942 in seinem Besitz befindlichen Grube bergen. Anfang der fünfziger Jahre musste der Abbau in der alten Grube eingestellt werden.⁴¹ Damit endete dort der Einsatz der gleisgebundenen Förderung von Kies und Sand. Ein Umzug an den Ortsrand Richtung Murr ließ ihn zwischen 1954 und 1956 ein neues, auf Radladerbetrieb ausgelegtes Kieswerk errichten.⁴² Nach dem Tod von Karl Sigrist im Jahr 1972 übernahm Walter Sigrist die Geschäfte. Mit dem Bau der Umgehungsstraße zwischen Steinheim und Murr im Jahr 1989 war nur noch ein begrenzter Abbau und Vertrieb von Kies und Sand möglich. 1996 wurde das Kies- und Sandwerk abgebrochen. Unter der Ägide des seit 1989 nun in der vierten Generation in der Firma tätigen Jürgen Sigrist entstand auf dem verfüllten Kies- und Sandgrubengelände ein Abstellplatz für Wohnwagen. Heute erinnert am Firmenstandort ein kleines Denkmal, bestehend aus zwei Kipploren, an die gleisgebundene Sand- und Kiesgewinnung und den Urmenschfund aus Steinheim.

c) Baufirmen

Für den Hoch- und Tiefbau wurde vorwiegend bis Mitte der 1960er Jahre zur Abfuhr des Aushubs und zur Heranbringung von Zuschlagstoffen die gleisgebundene Fördertechnik aus treibstoff- und kostensparenden Gründen verwendet. So setzte die Ludwigsburger Baufirma Gustav Schüle regelmäßig auf ihren Baustellen mobile Feldbahnen mit Lokbetrieb ein. Große Erdbewegungen und Betonarbeiten wurden mittels Feldbahntechnik durch diese und andere Baufirmen aus Ludwigsburg und Umgebung ab 1934 bis Anfang 1939 bei der Erstellung des heutigen Jahn-Stadions, dem damals zweitgrößten Stadion Württembergs, in der Ludwigsburger Oststadt bewältigt.⁴³

Die ebenfalls aus Ludwigsburg stammende Baufirma Eugen und Emil Klotz hatte seit den 1930er Jahren in ihrem Maschinenpark für den Einsatz auf Großbaustellen eine mobile Feldbahn. Bis in die 1960er Jahre wurde die Feldbahn regelmäßig eingesetzt. Beim Abriss einer alten Lagerhalle im Jahr 1993 kam eine der letzten Lokomotiven wieder zum Vorschein. Die Lok des Herstellers Gmeinder (Fn. 2201, Bj. 1938) warb danach für das Schwertransport- und Autokranunternehmen Wiesbauer vor deren Verwaltungssitz in Bietigheim-Bissingen. Mittlerweile mit den Firmenfarben von Wiesbauer mit gelbem Aufbau und rotem Rahmen versehen, trennte man

sich dort Ende der 1990er Jahre von der Lok. Nach einer Zwischenstation bei einer Waldgaststätte in Bad Rappenau wurde die Lok im Jahr 2002 von einem Feldbahnfreund übernommen. Betriebsfähig aufgearbeitet wurde sie in die Feldbahnsammlung des Sächsischen Eisenbahnmuseums in Chemnitz-Hilbersdorf eingereiht. Zurzeit befindet sich die Lok bei der privaten »Seppelbahn« in Delitzsch und kann dort im Einsatz beobachtet werden.⁴⁴

Im Frühjahr 2010 konnte ein Ludwigsburger Oldtimerrestaurator und -sammler die letzte verbliebene Lokomotive mit zwei Kipploren aus dem Bestand der Baufirma erwerben. Die betriebsfähige Aufarbeitung dieser Gmeinder-Lok (Fn. 2039, Bj. 1938) soll noch in diesem Jahr für einen geplanten privaten Präsentationsbetrieb beginnen.

Viele Baufirmen und Unternehmen aus der Region Stuttgart und Ludwigsburg erwarben ihre Feldbahnlokomotiven über den Baumaschinenhändler Jakob Noe aus Stuttgart, der 1910 das Unternehmen »Eugen Liebrecht & Co. Rollbahnfabrik« übernommen hatte. Am 15. September 1911 wandelte er den Firmennamen auf seinen eigenen um und gründete die »Jakob Noe - Stuttgarter Baugeräte-Industrie« mit Sitz in der Königstraße 11 in Stuttgart. Neben dem Verkauf und der Instandhaltung von Feldbahnlokomotiven und -material begann man früh mit dem Verleih von modernen gleislosen Baumaschinen und Kränen. 1944 gab Jakob Noe die Geschäftsführung ab, so dass das Unternehmen nun unter dem Namen »Jakob Noe Nachfolger, Stuttgarter Baugeräte Industrie GmbH & Co. KG« firmiert. Nachdem im Krieg das Inventar und die Gebäude zerstört worden waren, begann der Wiederaufbau an der Eckartstraße unweit des Pragfriedhofs in Stuttgarts Norden. Spätestens seit dem Großbrand 1959, bei dem Teile des Betriebs völlig zerstört wurden, und dem damit verbundenen Umzug nach Stuttgart-Zuffenhausen wurden keine Feldbahnlokomotiven und auch kein entsprechendes Ersatzmaterial mehr zum Kauf angeboten. Seit 1988 hat sich das Unternehmen am Ortsrand von Möglingen in Sichtweite der Autobahn angesiedelt und vertreibt von dort modernste Baumaschinen.⁴⁵

Baufirma Carl Baresel AG, Vaihingen an der Enz

Beim Bau der Nebenbahn von Vaihingen nach Enzweihingen entdeckte die ausführende Baufirma Carl Baresel AG aus Stuttgart im Jahr 1904 beim Gewinn Schinderrain nordwestlich vom Vaihinger Schlossberg ein Muschelkalklager. Dessen Erschließung geschah durch die Anlage eines Steinwerks mit Ladegleisen. In den Steinbrüchen beiderseits der Nebenbahngleise waren die Feldbahnstreckenäste im Handvershub im Einsatz und durch Stollen unter der Bahn miteinander verbunden.

1918 verlagerte die Baufirma ihren Bauhof nach Vaihingen auf das Gelände des ehemaligen Steinbruchs südlich der Bahnstrecke, ebenfalls mit direktem Gleisanschluss. Umfangreiche transportable Feldbahnen mit 600 und 900 mm Spurweite waren für den Einsatz auf Großbaustellen vorhanden. Bei einer »Erfassung des Bestands an transportablen Schmalspurbahnen in Württemberg« im Jahr 1935 wurden 23 Dampfloks, zehn Dieselloks und über 950 Loren unterschiedlichster Bauart registriert.⁴⁶ Daneben betrieb die Firma Baresel aber auch eigene Schotterwerke und Steinbrüche, unter anderem in Rottenburg am Neckar, Dagersheim und Ehningen, in welchen ebenfalls Feldbahnen eingesetzt wurden.

Bis in die 1990er Jahre hinein wurde auf dem Lagerplatz in Vaihingen Feldbahnmaterial für Baustellen deponiert und wieder instand gesetzt. Der Anblick von mehreren hundert Kipploren und kilometerweise Gleisjochen war hier keine Seltenheit. Als Rangierlok auf dem normalspurigen Gleisanschluss fungierte eine 1954 selbst



Lagerplatz der Firma Carl Baresel, Vaibingen an der Enz (um 1950).

umgespurte Feldbahnlok vom Fabrikat Gmeinder. Die normalspurigen Speichenräder und angebrachte Normalspurpuffer gaben der Lok ein spezielles Aussehen. Um 1977 gelangte die Lok an einen örtlichen Schrotthändler, der sie 1988 verschrottete, nachdem sich keine museale Erhaltung ergeben hatte.

Als sich die Carl Baresel AG im Frühjahr 2000 innerbetrieblich umstrukturierte, wurden per Güterzug von allen Großbaustellen Kräne und anderes schweres Baumaterial nach Vaibingen transportiert. Ende März 2000 kamen bei einer Versteigerung auf dem ehemaligen Bauhof auch Feld- und Grubenbahnloks sowie weiteres Roll- und Gleismaterial unter den Hammer. Auch die für ein Denkmal im Werkshof vorgesehene Feldbahnlok des Herstellers Deutz wechselte bei dieser Veranstaltung den Besitzer mit unbekanntem Verbleib.

Eine moderne Betonturmruine und Feldbahnschienenstücke, umfunktioniert als Geländerpfosten, sind neben der Abzweigweiche und den Stützmauern an der Nebenbahn die einzigen Zeugen des nun mit Wohnhäusern überbauten einstigen Lagerplatzes an der heutigen Köszeger Straße. Schon 1939 wurde der Steinbruch nördlich der Bahnstrecke stillgelegt, doch das Gelände sollte schon drei Jahre später unter dem Decknamen »Stoffel« zum Schauplatz menschenunwürdigster Arbeitsverhältnisse werden.

d) Weitere Industriebetriebe

Holzmehlfabrik Zinsser, Murr an der Murr

Mit dem Bau des ersten Streckenabschnitts der schmalspurigen Bottwarbahn von Marbach am Neckar nach Beilstein erhielt 1894 auch der bis dahin überwiegend landwirtschaftlich geprägte Ort Murr einen Bahnanschluss. In den Anfangsjahren reichten

der als Haltestelle mit Güterverkehr in Betrieb gegangenen Bahnstation zwei Weichen für den Warenumschlag aus aufgebockten Güterwagen.⁴⁷ Im Jahr 1901 brannte die südlich des Bahngeländes gelegene und seit 1889 im Besitz von Karl Hahn befindliche Kunstmühle bis auf die Erdgeschossmauern ab. Danach wurde sie von Ludwig Zinsser als Sägespäнемühle wieder aufgebaut. Die Wasserkraft wurde dabei zum Betrieb der Mahlgänge zur Herstellung von Holzmehl aus Sägespänen und zur Erzeugung von Strom für die Hausbeleuchtung genutzt.⁴⁸ Das produzierte Holzmehl fand unter anderem bei Linoleum-Belägen und als Füll-, Aufsaug- und Scheuermittel Verwendung. Dass die Verarbeitung des Holzmehls nicht ganz ungefährlich war, zeigten die beiden Holzstaubexplosionen in der Firma am 19. März 1927 und am 18. März 1939.⁴⁹

Seit ihrer Ansiedlung verfügte die Holzmehlfabrik über einen Gleisanschluss. Auf dem Werksgelände gab es umfangreiche Gleisanlagen mit bis zu vier Weichen. Zwei weitere Weichen waren für den Abzweig vom Streckengleis notwendig, so dass sich im Jahr 1949 im Bahnhof Murr zehn Weichen für den regen Güterverkehr befanden. Die engen Gleisradien und die geschwungene Gleisgeometrie im Werksgelände erhöhten den Rangieraufwand beim Zustellen und Abholen von aufgebockten normalspurigen Güterwagen. Lokführer und Heizer hatten beim An- und Abkuppeln der bis zu 100 kg schweren Kuppelstangen der Rollböcke keinen Sichtkontakt zum Zugschaffner, so dass der Zugführer hier den Blickkontakt herstellen musste.

Um dem aufwändigen Frachtaustausch entgegenzuwirken, konnte zu Betriebszeiten ein technisches Unikat auf den privaten Schmalspurgleisanschlüssen beobachtet werden: In eigener Werkstatt entstand unter der Verwendung von Teilen eines schmalspurigen Hochbordwagens der Gattung Osm ein Rangiertraktor, der durch



Eisenbahnfreunde inspizieren anlässlich einer Sonderfahrt den Rangiertraktor der Firma Zinsser in Murr (30.10.1966).

einen Dieselmotor angetrieben wurde. Durch die Ausstattung des Rangiergeräts mit einem Schutzdach für den Lokführer, einem geschlossenen Motorraum sowie Normalspurpuffern wurde diesem Fahrzeug eine gewisse Professionalität verliehen. Da sich der Rangiertraktor nur auf den privaten Werksgleisen fortbewegte, war keine betriebliche Zulassung des Vehikels notwendig. Im Zuge der Umspurung des Teilschnitts der Bottwarbahn bis Steinheim im Jahr 1968, bei der auch die Firma Zinsser einen normalspurigen Gleisanschluss erhielt, wurde das schmalspurige Einzelstück entbehrlich und vor Ort verschrottet.⁵⁰ 1973 stellte die Holzmehlfabrik Zinsser ihren Betrieb endgültig ein.

2. Temporäre (Bau-)Feldbahnen

Bis Ende der 1950er Jahre war auch der Einsatz von mobilen Feldbahnen auf Großbaustellen im Landkreis Ludwigsburg keine Seltenheit. Besonders die Bewegung von großen Erdmassen konnte mit dem Einsatz von Feldbahnen effizient bewältigt werden. Mit dem Einsetzen des Wirtschaftswunders und dem eintretenden Bauboom erneuerten auch die meisten Baufirmen sukzessive ihren Fuhrpark. Dabei übernahm der LKW als individuell einsetzbares Transportmittel immer mehr die Aufgabe der Feldbahn. Heute werden Feldbahnen bzw. Gleisförderanlagen nur noch zum Bau enger Tunnel eingesetzt.

Für den Bau der Murrbahn (1874-1880) und der Bottwarbahn (1894-1900) kam vermehrt Feldbahngerät bei Erdarbeiten zum Einsatz. Auch beim Bau der privaten Nebenbahn von Vaihingen an der Enz nach Enzweihingen (1903-1904) und der Strohgäubahn (1905-1906) war für das Aufschütten der Bahndämme und Anlegen von Einschnitten der Einsatz von Feldbahndampflokomotiven und Holzkastenkippern oder Kipploren alltäglich.

Neben dem Bahnbau wurde vermehrt bei der Korrektur von kleineren Flüssen und dem Ausbau des Neckars als Energielieferant und Wasserkraftstraße auf das Fördermittel Feldbahn gesetzt. So waren die Geröll- und Kiesablagerungen der Murr immer sehr beträchtlich. Aus diesem Grund musste zum Schutz der an der Murr lebenden Bevölkerung der Fluss mehrmals grundlegend umgebettet oder ausgeräumt werden. Im Jahr 1906 hatte man dazu mit großem personellen Aufwand, der sogar aus Italien stammende Arbeiter ins untere Murrthal führte, die Korrektur der Murr auf dem Gebiet des Oberamts Marbach zwischen Erbstetten und der Mündung bei Marbach vorgenommen. Der Abtransport des angefallenen Kies- und Schwemmgutes wurde mittels Feldbahn im Flussbett der Murr bewerkstelligt.⁵¹

Die immer wieder auftretenden Hochwasser der Bottwar im Ortsgebiet des Oberstenfelder Teilorts Gronau machten die Korrektur des Bachbetts notwendig. So wurde im Zuge von Notstandsarbeiten 1934/35 die Bottwar in Gronau an den Ortsrand verlegt und größtenteils mittels Mauerwerk eingefasst und kanalisiert. Die Grabarbeiten wurden von Hand durchgeführt, der Transport des Aushubs und der Zuschlagstoffe erfolgte mit einer Feldbahn, auf der eine Diesellok des Herstellers Gmeinder eingesetzt war.⁵²

Neckarkanal für das Kraftwerk Altwürttemberg, Pleidelsheim (1913-1915)

Zur kommerziellen Nutzung der Wasserkraft des Neckars wurde im Dezember 1909 die »Elektrizitätswerk Beihingen-Pleidelsheim AG« gegründet. Daran waren unter

anderem das Bankhaus Schwarz, die Amtskörperschaft Ludwigsburg und die Stadt Stuttgart beteiligt. Aus dieser AG ging später die »Kraftwerk Altwürttemberg Aktiengesellschaft« (KAWAG) hervor.

Nach dem Beschluss zum Bau der Wasserkraftanlage in Pleidelsheim 1913 bekam die Firma Edwards und Hummel-Alfred Kunz aus München als günstigster Bieter von acht Bewerbern den Zuschlag. Die Bausumme sollte 7,7 Millionen Mark betra-



*Feldbahndampflokomotive für den Kraftwerksbau in Pleidelsheim
auf einem Fuhrwerk in Höhe der Murrmündung bei Marbach (1913).*

gen. Obwohl die Bauarbeiten erst Anfang Mai beginnen sollten, wurde mit dem Aus-
hub des Kanals (332 000 m³) und der Dammschüttung zur Kanaleinfassung bereits
im März begonnen.⁵³ Der knapp 4,4 km lange Oberkanal wurde mit Hilfe von
Dampflöffel- und Eimerkettenbaggern sowie einer längs in der 22 m breiten Kanal-
sohle verlegten Baufeldbahn ausgehoben. Neben den vier Baggern waren zehn
Dampflokomotiven mit über 80 Holzkastentkippern und Kipploren auf der Baustelle
eingesetzt.⁵⁴ Die Hauptlast der Erdarbeiten übernahmen aber weiterhin Hunderte
von Hilfs- und Gastarbeitern, die zum größten Teil aus Italien, der Schweiz und
Bayern sowie aus Pleidelsheim und Beihingen kamen.

Zu den Hauptschwierigkeiten beim Bau zählten der Grunderwerb von 3,64 ha und
der Streit um die Lage der neuen Brücken zwischen Beihingen und Pleidelsheim sowie
Pleidelsheim und Großingersheim. Andere Schwierigkeiten wie die Probleme der
Zusammenarbeit der einzelnen Gesellschafter sowie der Personalmangel durch den
Kriegsausbruch Anfang August 1914 konnten jeweils in kurzer Zeit überwunden

werden. Bis Ende Juli 1914 wurde das Kanalbett fertiggestellt. Die Turbinenmontage konnte schon im Oktober 1914 erfolgen, so dass das neue Werk an Weihnachten im Probebetrieb seinen Strom in das Leitungsnetz der Überlandzentrale einspeisen konnte.

Nach nur zwei Jahren Bauzeit war zur feierlichen Einweihung am 9. Februar 1915 König Wilhelm II. von Württemberg zu Gast, der standesgemäß in einer geschmückten Barke, »gezogen von einem kleinen Dampfboot«, auf dem neuen Kanal zum Empfang am Turbinenhaus gefahren wurde.⁵⁵ Bis heute verfügt das Kraftwerk in Pleidelsheim über eine Leistung von 4400 kW mit einer mittleren Jahresstromerzeugung von 30 Millionen kWh.

Kanal- und Kraftwerksbau, Marbach (1938-1942)

Die Nutzung der Wasserkraft zur Elektrizitätsgewinnung in der ehemaligen Oberamtsstadt Marbach am Neckar geht sogar bis in das Jahr 1900 zurück. Denn am 18. Mai 1900 konnte das erste Kraftwerk in Marbach feierlich eingeweiht werden.⁵⁶ Schon beim Bau des Kanals für dieses Kraftwerk dürfte in kleinem Umfang eine Baufeldbahn eingesetzt worden sein. Grundlegend veränderte sich in Marbach die Neckar- und Kraftwerkslandschaft jedoch erst in den Jahren 1938 bis 1941, als die Neckar AG im Zuge der Neckarkanalisierung ein Laufwasserkraftwerk mit zwei Kaplan-turbinen von zusammen drei Megawatt Leistung erbaute. Das neue Kraftwerk wurde für 99 Jahre an die Technischen Werke Stuttgart (TWS) verpachtet.⁵⁷

Beim Ausbau des Neckars als »Reichswasserstraße« war die Kanalisierung bis Heilbronn seit 1935 vollendet. Im Rahmen des weiteren Ausbaus begann man im Sommer 1938 mit der Errichtung der Staustufe Marbach. Hierzu wurde neben dem knapp 1,3 km langen Unterkanal auch ein 1 km langer Schleusenkanal mittels Bagger und Feldbahn ausgehoben.⁵⁸ Durch die parallel verlaufenden Kanäle entstand eine Insel, auf welcher der Aushub sowie die Baustoffe für das Werksgebäude gelagert und weiterverarbeitet wurden. Auch entstand dort ein Kies- und Betonwerk, von dem die Großbaustelle per Feldbahn beliefert wurde. Zur Querung des Werkkanals wurden hierzu zwei Förderbrücken für die Feldbahn errichtet. Beide aus Holz gefertigten Transportbrücken wurden von der Tiefbaufirma Julius Berger aus Stuttgart bestellt, die auch maßgeblich am Bau des Wasserkraftwerks beteiligt war. Die obere der beiden Brücken war zweigleisig angelegt und zweihundert Meter unterhalb des neuen Stauwehrrs errichtet worden. Von der Neckarinsel querte die untere eingeleisig ausgeführte Brücke auf Höhe des Eichgrabens den Werkskanal.⁵⁹

Die Feldbahn hatte neben dem Verbringen des Erdaushubs zur Verfüllung des ersten Kraftwerkskanals unterhalb der Marbacher Altstadt auch die Anlieferung der Zuschlagstoffe für die neu zu erbauenden Kraftwerksbauten als Transportaufgabe zu erledigen. Denn neben dem Laufwasserkraftwerk wurde auch ein Dampfkraftwerk mit Kohlefeuerung gebaut. Für den aufkommenden Kohletransport wurde in den Jahren 1938/39 eine normalspurige Anschlussbahn erbaut. Für den Bau dieser Bahn wurde die Feldbahn ebenfalls eingesetzt. Die neu zu errichtende Schienenverbindung war 3,9 km lang und zweigte bei Kilometer 1,49 nördlich des Bahnhofs Marbach oberhalb der Murrmündung mittels Spitzkehre von der schmalspurigen Bottwarbahn ab. Zwischen dem Bahnhof Marbach und dem erbauten Rangierbahnhof oberhalb des heutigen Gruppenklärwerks Haldenmühle war die Strecke dreischiellig für die Normal- und Schmalspur ausgebaut worden. Zu Zeiten des Baus der Kraftwerksbahn waren Begegnungen zwischen der Baufeldbahn und den Regelzügen der schmalspurigen Bottwarbahn keine Seltenheit.



Bau des Anschlussgleises für das Kraftwerk in den Weinbergen von Marbach; links die Dampflokomotive 99 683 der Bottwarbahn auf dem Weg zum Bahnhof Marbach (1938).

Nach Fertigstellung der normalspurigen Anschlussbahn wurden ab 1939 bis um die Jahrtausendwende die Kohle und das Öl für den seit 1970 im Betrieb befindlichen Block III des Kraftwerks per Bahn angeliefert. Seit Einstellung der Güterzüge erfolgt die Anlieferung der Brennstoffe ausschließlich per Schiff. Im Laufe der Zeit waren auf der Werksbahn zwei Dampfspeicherlokomotiven und zwei Diesellokomotiven eingesetzt. Als Besonderheit kann der bis zum 1. Oktober 1982 durchgeführte Dienstpersonenverkehr gesehen werden, mit dem die Werksangehörigen und Mitarbeiter der an der Strecke gelegenen Lederfabrik am Eichgraben vom stadtnahen Haltepunkt an der Schiffsanlegestelle an ihren Arbeitsplatz befördert wurden.⁶⁰ Die Gleise der Anschlussbahn liegen zwar noch, sollen aber für einen geplanten Radweg im Frühjahr 2015 entfernt werden.

Das rollende Material und die Gleise der Baufeldbahn für den Kanal- und Kraftwerksbau verschwanden ebenso wie die hölzernen Transportbrücken schon unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen zwischen April 1941 und Februar 1942. Danach kam das Material sicherlich auf anderen, nun als »kriegswichtig« eingestuft Baustellen zum Einsatz.

Autobahnbau (1935-1940)

Zwischen 1935 und 1940 wurde der Abschnitt zwischen Weinsberg und Stuttgart der heutigen Bundesautobahn 81 als Reichsautobahn Nr. 25 fertiggestellt. Ab Kilometer 550 südlich der Raststätte Wunnenstein bis zum Nordportal des Engelbergtunnels bei Kilometer 581 verläuft die Autobahn durch den heutigen Landkreis Ludwigsburg.



*Bau der Autobahn bei Geisingen: Bremsberganlage der Firma
Wölfer & Goebel (oben) und Arbeiten an der Neckarbrücke (unten; 1939).*

Beim Bau der einzelnen Abschnitte kamen auf vielfältigster Weise Baufeldbahnen zum Einsatz. Besonders zum Erdaushub und der Materialbeschaffung von Zuschlagstoffen für die Fahrbahn wurde dieses Transportmittel verwendet. Die Arbeiten wurden in der Hauptsache von württembergischen Baufirmen ausgeführt. Jede neue Strecke wurde in verschiedene Baulose aufgeteilt, für die sich die Bauunternehmen bewerben konnten. In der Ausschreibung nach Autobahnkilometer war eine genau definierte Aufgabenstellung mit Angabe der zu bewegenden Erdmengen oder abzutragenden Felsmassen beschrieben. Dabei mussten auch mehrere »Kunstabauten«, vorwiegend Brücken, erstellt werden. Auch die Baufirma Carl Baresel hatte für den Bau von Autobahnabschnitten rund um Stuttgart den Zuschlag erhalten. Dabei kamen besonders die sieben von der Baufirma günstig nach dem Ersten Weltkrieg aus dem Bestand der Heeresfeldbahn erworbenen vierfachgekuppelte Nassdampflokomotiven, sogenannte »Brigadelokomotiven« des Typs Dn2t, zum Einsatz.⁶¹

Beim Bau der Unterführung der Kreisstraße K 1611 zwischen Höpfigheim und Pleidelsheim bei km 555,985 wurde der zugehörige Damm auf beiden Seiten per Feldbahn aufgefüllt.⁶² Vor eine große Herausforderung wurde die Stuttgarter Baufirma Karl Kübler beim Erstellen des 308 m langen Kunstbaus über den Neckar zwischen Pleidelsheim (km 560,840) und Beihingen (km 560,532) gestellt. Nach einem Entwurf von Professor Wilhelm Tiedje wurde die fünfbojige Brücke zwischen 1938 und 1940 gebaut.⁶³ Der Bau verzögerte sich durch das mehrmalige Eintreten von Hochwasser in der Baugrube der Pfeiler. Die Feldbahn wurde zum Transport der Zuschlagstoffe vom eigens errichteten Silo zur Baustelle eingesetzt. Daneben wurden vom Transportkran die Werksteine auf Flachloren der Feldbahn geladen und von dort zum Aufmauern der Pfeiler und Gewölbe transportiert. Dammschüttung und Fundament-aushub gehörten ebenfalls zu den üblichen Transportaufgaben.

Am 2. April 1945 wurden zwei Bogen der Brücke, die den Altneckar überspannten, gesprengt. Nach Räumung 1945/1946 konnte durch den Einbau einer Behelfsbrücke (R-Gerät) die Fahrbahn Stuttgart-Heilbronn 1948 für den Verkehr wieder freigegeben werden. Die vollständige Wiederherstellung der Brücke war erst 1966 abgeschlossen. Seit 1978 gibt es ein modernes Parallelbauwerk, das im Zuge des sechsspurigen Ausbaus erstellt wurde.⁶⁴

Das gesamte Los 39, zu dem der Bau der Brücke gehörte, erstreckte sich zwischen Geisingen (km 561,445) und Pleidelsheim (km 556,665).⁶⁵ Für den Anstieg der Autobahn bei Geisingen herauf aus dem Neckartal unmittelbar nach der Brücke waren für den Einschnitt knapp 50 000 m³ Fels- und Erdmassen zu bewegen. Auf Höhe der heutigen Gemeindeverbindungsstraße über die Autobahn (km 561,445) baute die Stuttgarter Baufirma Wolfer & Goebel zum Transport des Aushubs eine orthogonal zur Fahrbahn verlaufende Bremsberganlage auf. Diese funktionierte ohne den Einsatz von elektrischer Energie mit zwei parallel verlaufenden Gleisen und Kipploren. Dabei wurden die abrollenden beladenen Wagen vom oberen Ende des Berges aus gebremst und zogen gleichzeitig über eine Doppelwinde die leeren Wagen nach oben.⁶⁶ Auch diese Feldbahnen waren nur zeitlich begrenzt bei diesem Großbauprojekt im Einsatz und fanden danach an anderer Stelle neue Verwendung.

Projekt »Stoffel«, Vaihingen an der Enz (1942-1944)

1942 wurde die deutsche Rüstungsindustrie in Vaihingen an der Enz aktiv, als im nördlich der Nebenbahn Vaihingen-Enzweihingen aufgelassenen Steinbruch der Firma Baresel Versuche mit dem Katapult des ersten militärisch eingesetzten Marsch-

flugkörpers, der Fieseler Fi 103 (»V1«), unternommen wurden.⁶⁷ Der Standort in Vaihingen fungierte dabei als Außenstelle der Forschungsanstalt Graf Zeppelin des Reichsluftfahrtministeriums, die 1941 in Stuttgart-Ruit eingerichtet worden war. Statt Flugkörper wurden von dem Katapult schwere Eisenklötze gegen die Wand des Steinbruchs verschossen. Dabei wurden Geschwindigkeit sowie Beschleunigungs- und Druckverlauf im Katapult gemessen und aufgezeichnet.

1943 war die Bombardierung der Produktionsanlagen durch die US-Luftwaffe so effektiv geworden, dass die Flugzeugproduktion Anfang 1944 auf ein Drittel der Vormonate zurückging. So wurde der am 1. März 1944 in Berlin eingerichtete »Jägerstab« damit beauftragt, die Verlagerung von Rüstungsbetrieben in unterirdische Bunkerwerke voranzutreiben. Als Standort für einen der sechs projektierten Großbunker war der gegen das Enzthal mit einer 15 Meter starken Felswand abgeriegelte Steinbruch vorgesehen, der mit einer Bunkerdecke versehen werden sollte. Auf einer Fläche von rund 80 000 m² sollten Flugzeugteile für die Firma Messerschmitt produziert werden.⁶⁸

Bereits im April begann die Einrichtung der Baustelle mit dem Decknamen »Stoffel« im Steinbruch und auf den angrenzenden Äckern durch die »Organisation Todt«. Die Ausführung der Bauarbeiten war an eine Arbeitsgemeinschaft (ArGe) übertragen worden, die aus den Stuttgarter Firmen Baresel, Karl Kübler und Beton- und Monierbau bestand. Es wurden von dieser ArGe insgesamt 545 deutsche Arbeitskräfte auf der Baustelle eingesetzt.⁶⁹ Zu Beginn der Arbeiten wurde auch das Katapult für die Marschflugkörpertests per Sprengung beseitigt. Gleichzeitig entstanden mehrere Barackenlager zur Aufnahme von Material und Arbeitsgeräten sowie von Arbeitskräften der »Organisation Todt« im Egelsee und von bis zu 1000 Fremdarbeitern im unteren Glattbachtal. Am 6. Mai erfolgte die weiträumige Sperrung des Bau- und Lagergeländes für Zivilisten.

Das ganze Umfeld des Steinbruchs wurde mit normalspurigen Ladegleisen für den Umschlag der Baustoffe durchzogen.⁷⁰ Mittels Schüttgerüsten, Schrägaufzügen und Kränen gelangten die Betriebsstoffe auf den Boden des Steinbruchs. In der Baustelle selbst waren mehrere Kilometer Feldbahngleis verlegt, die unterhalb der Bahnlinie mittels zwei Stollen den Abraum und Aushub aus der Baugrube heraushubten. Da nur zwei bis drei Feldbahnloks bei begrenztem Treibstoffvorrat vorhanden waren, wurden die Kipploren meistens im Handvershub bewegt.

Für die Masse an Arbeitern, die zu diesem Großbauwerk benötigt wurden, richtete man im abgelegenen Glattbachtal ein Konzentrationslager unter dem zynischen Decknamen »Wiesengrund« ein, das am 15. August 1944 mit 2187 Häftlingen belegt wurde.⁷¹ Sie sollten in den folgenden Monaten unter menschenunwürdigsten Verhältnissen auf der Baustelle der »Vernichtung durch Arbeit« ausgesetzt werden. Bei den Häftlingen handelte es sich ausschließlich um Juden aus dem Zwangsarbeitslager Radom. Bei unzureichendem Essen und primitivster Kleidung war der Lageralltag von überlanger Arbeit auf der Baustelle und Misshandlungen durch die Aufseher geprägt.⁷²

Im östlichen Teil der Baugrube wurden die Pfeiler bis zum oberen Grubenrand aufbetoniert, so dass dort mit dem Einziehen der Betondecke hätte begonnen werden können. Im westlichen Teil dagegen waren nur die Pfeilerfundamente fertiggestellt, als im Oktober 1944 mit vorrückender Front die Aussichtslosigkeit des Bauvorhabens deutlich wurde.⁷³ Ende Oktober wurden die Arbeiten am Projekt »Stoffel« eingestellt und das Lager in ein »SS-Kranken- und Erholungslager« umgewandelt, als das es offiziell ab 1. Dezember fungierte und in dem bis zu seiner Befreiung durch französische Truppen am 7. April 1945 fast 1500 Menschen starben. Die meisten Häftlinge

des im Herbst 1944 aufgelösten Arbeitslagers wurden auf andere Projekte nach Hesselental, Dautmergen, Bisingen und Unterriexingen verteilt.⁷⁴ Seit dem 16. April 2005 erinnert eine Gedenkstätte auf Teilen des ehemaligen Konzentrationslagers an dieses dunkelste Kapitel der Vaihinger Stadtgeschichte.⁷⁵

Nach dem Krieg wurde der Steinbruch aufgefüllt. Schon 1947 erwarb die Stadt Vaihingen das Gelände mit den normalspurigen Verladegleisen. Heute ist dieses Gebiet mit Werkshallen verschiedener Industriebetriebe im Industriegebiet Nord überbaut.⁷⁶

Wiederaufbau Enzviadukt, Bietigheim (1945-1949)

Der Enzviadukt in Bietigheim wurde als vollständig gemauerte Bogenbrücke nach drei Jahren Bauzeit zusammen mit der Westbahn am 20. September 1853 in Betrieb genommen. Durch seine Gesamtlänge von 287 Metern und eine Höhe von 33 Metern wurde er zum unübersehbaren Wahrzeichen der Stadt.

Ab Dezember 1944 wurde auch Bietigheim vermehrt das Ziel von alliierten Bombenangriffen. Vor allem die vier großen Angriffe vom 23. bis 26. März sowie vom 6. April 1945 zerstörten die Umgebung des zweigleisigen Enzviaduktes. Die durch die Luftangriffe verursachten Schäden konnten wieder ausgebessert werden. Doch beim Vormarsch der französischen Truppen wurde am 8. April 1945 von den Sprengkammern, die im Zuge des Ausbaus der Neckar-Enz-Stellung 1935 in die Pfeiler eingebaut worden waren, Gebrauch gemacht. Die fünf westlichen Pfeiler wurden gesprengt und die Enzquerung per Bahn damit unbrauchbar gemacht.



Aufbetonieren der Pfeiler des Enzviadukts in Bietigheim (1948).

Ab Juni 1945 gehörte Bietigheim zur amerikanischen Besatzungszone, was zur Konsequenz hatte, dass sich die Amerikaner intensiv mit der Wiederaufnahme des Schienenverkehrs über den Viadukt beschäftigten. So rollten bereits am 16. Juni die ersten Züge im Schrittempo eingleisig über einen aus amerikanischem Brückenbaugerät bestehenden Notviadukt. Doch schon drei Wochen später musste der Zugverkehr wegen erneuter Brückenschäden wieder eingestellt werden. Nach wiederholter behelfsmäßiger Reparatur rollte ab 30. Juli 1945 der Verkehr vorerst wieder, bis sich ein weiteres Mal größere Schäden herausstellten.⁷⁷

So wurde von der amerikanischen Militärverwaltung im November 1945 die Firma Stahlbau Rheinhausen damit beauftragt, neben dem eigentlichen Viadukt eine eingleisige Behelfsbrücke zu errichten, die dann vom November 1946 bis zum 28. August 1949 in Betrieb war.⁷⁸ Die 317 m lange Notbrücke aus Kriegsbrücken- und Pfeilergerät der Bauart Roth-Wagner entstand 15 Meter flussabwärts des Viadukts. Nach der Inbetriebnahme der Notbrücke begannen durch die Stuttgarter Firmen Wayss & Freytag sowie Wolfer & Goebel die Wiederaufbauarbeiten am eigentlichen Viadukt. Dazu galt es, die gesprengten Pfeiler aufzubetonieren und mit Naturstein aufzumauern. Enzabwärts wurde hierzu ein Lagerplatz eingerichtet, an dem die Zuschlagstoffe vor Ort zu Beton gemischt wurden. Der Beton wurde per Feldbahnkipploren zur Baustelle transportiert, wo mittels 30 m hohen fahrbaren Turmdrehkrans die kompletten Loren an Hebevorrichtungen auf die gewünschte Bauhöhe gehoben und dort direkt entleert werden konnten. Parallel dazu brachte die Feldbahn auf Flachwagen die noch brauchbaren und neu gehauenen Natursteine für das Mauerwerk zu den einzelnen Einsatzstellen. Beide Seiten der Enz waren über eine hölzerne Baubrücke mit Feldbahngleisen verbunden. Auch Erdbewegungen an den beiden Hängen neben dem Viadukt zur Stabilisierung des Bauwerks wurden mittels Löffelbagger, Raupen und Feldbahn bewältigt.

Nach Abschluss der Arbeiten konnte unter großer Anteilnahme der Bevölkerung das wiederaufgebaute Wahrzeichen Bietigheims am 28. August 1949 um 14 Uhr mit zwei Sonderzügen für den regulären Schienenverkehr wieder freigegeben werden.⁷⁹ Lediglich ein paar Pfeiler und Fundamente der Behelfsbrücke erinnern an eine der markantesten Wiederaufbaumaßnahmen nach dem Krieg im Landkreis Ludwigsburg.

Enzkraftwerk und Kanalisierung der Enz in Bietigheim (1948-1949)

Bereits am 7. Dezember 1947 konnte die wiederaufgebaute Enzbrücke flussabwärts in Sichtweite des Enzviadukts als wichtige Verkehrsverbindung für den städtischen Straßenverkehr in Bietigheim eingeweiht werden. Als nächster großer Schritt zur Verbesserung der städtischen Infrastruktur und Versorgung der Bevölkerung sollte ab Ende Juli 1948 die Stromversorgung der Stadt durch ein eigenes Flusskraftwerk sichergestellt werden. Ein weiteres Ziel dieser Baumaßnahme war die Eindämmung der Hochwasser von Enz und Metter. Oberhalb der Enzbrücke wurde damit begonnen, die Enz aufzustauen und am ehemaligen Flößerkanal am rechten Enzufer das Enzkraftwerk der Stadtwerke zu bauen.

Nachdem das »Obere Wehr« und das »Untere Wehr«, welche jeweils seit dem 16. Jahrhundert in Betrieb waren, beseitigt worden waren, begann man mit der Verbreiterung der Enz.⁸⁰ Mittels Feldbahn und Dampfbagger wurde der Fluss begradigt und der Oberlauf durch Dämme aufgeschüttet. Bei der Enzbrücke wurden lange Ufermauern errichtet. Bei diesen Maßnahmen kam auch die zweiachsige Henschel-Dampflokomotive (Fn. 20489, Bj. 1925) vom Typ »Fabian« vor Holzkastenkippern zum Einsatz.⁸¹



*Henschel-Dampflok vom Typ »Fabian« beim
Bau des Enzkraftwerks in Bietigheim (1948/49).*

Durch den gleichzeitig verlaufenden Wiederaufbau des Enzviadukts waren zum Ende der Baumaßnahmen am Kraftwerk somit an der Enz in Sichtweite zueinander zwei Baufeldbahnen in Einsatz. 1949 wurde das Kraftwerk in Betrieb genommen. Die Jahreserzeugung des damals gelieferten Drehstroms lag bei 2,5 Mio. kWh. Nach mehreren Modernisierungen liefert das Kraftwerk noch heute zuverlässig Strom für die Bürger der Stadt an Enz und Metter.

Die Korrektur der Metter im Zuge des Hochwasserschutzes erfolgte erst 1951. Da hier geringere Erdbewegungen zu erwarten waren und auch der allgemein einsetzende Wandel zu Gunsten des LKWs bei der ausführenden Baufirma schon vollzogen war, kam bei dieser das Altstadtbild prägenden Maßnahme keine Baufeldbahn mehr zum Einsatz.⁸²

3. Rollbahnen

Unter dem Begriff Rollbahn soll hier nicht die militärische Nutzung der Feldbahn, besonders im Ersten Weltkrieg, verstanden werden. In diesem Aufsatz soll der Begriff vielmehr die feldspurigen innerbetrieblichen Bahnen charakterisieren, die nicht von schweren Lokomotiven gezogen wurden und bei denen somit die Loren und Wagen nur mittels Handverschub oder vereinzelt auch Pferdekraft bewegt wurden. Gerade auf kleinen oder temporären Strecken mit leichtem Unterbau lässt sich diese Transportart ermitteln und ist durch den Vermerk in Baugesuchen und Zeichnungen verbürgt.⁸³

Sogar heute noch finden sich im Landkreis zwei verschiedene Arten von Rollbahnen im gelegentlichen Einsatz. Zum einen sei hier die unscheinbare Gruppe der Bootsschleppen mit Loren zu nennen, die für kleine Ruder- und Motorboote zur Umgehung von Staustufen eingesetzt werden. Auf einem einfachen Wagen, der im Wasser lagert, wird das Boot heraufgezogen und dann händisch an der Staustufe oder Schleuse vorbei am anderen Ende wieder ins Wasser hinabgelassen. Die Gleise lassen sich noch überall an den Schleusen und Staustufen am Neckar finden, nur die Wagen scheinen zum größten Teil für immer »untergetaucht« zu sein, so dass nun das Boot kraftaufwändig um das Hindernis herumgetragen werden muss.

Die andere Form der Rollbahn findet sich noch an zwei Kraftwerken am Neckar. In Ludwigsburg-Poppenweiler und Hessigheim dienen noch sporadisch sogenannte Geschwemmselloren dem Abtransport von Treibgut aus dem Neckar, das mittels Rechen und Greifarm zum Schutz der Turbine entfernt werden muss. Das früher an jedem Kraftwerk vorhandene System wurde in den letzten Jahrzehnten nach und nach so modernisiert, dass nun ein Kran das Treibgut direkt in einen Absetzcontainer umladen kann und somit der Abtransport mittels handverschobener Schwemmgutlore entfallen kann.

Daneben lassen sich noch vereinzelt in holzverarbeitenden Betrieben im Landkreis einfachste Loren mit rechteckigem Holzrahmen zum Transport von Holzrohstoffen zur Weiterverarbeitung finden. Auch hier wurden die meistens kurzen Bahnen durch flexiblere Stapler ersetzt. Exemplarisch für weitere ehemalige Einsatzgebiete der Rollbahnen im Kreis sollen hier drei Betriebe näher vorgestellt werden.

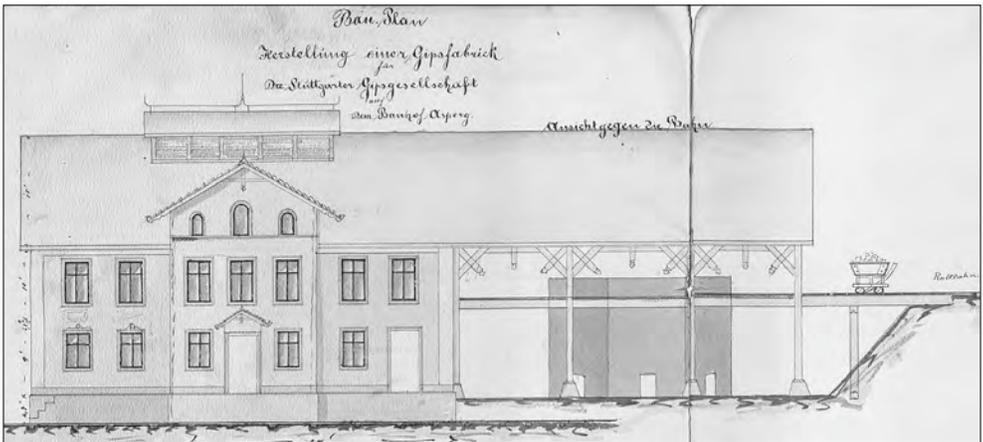
Gipsbrüche am Hohenasperg, Asperg

Im 18. und 19. Jahrhundert führte die wachsende Nachfrage nach Gips dazu, dass damit begonnen wurde, die reichen Gipslager am Fuß des Hohenaspergs, dem 355,50 m ü. M. gelegenen markanten Zeugenberg, industriell abzubauen. So waren um 1860 in Asperg bis zu 60 Arbeiter mit dem Brechen und Mahlen des Gipses beschäftigt. In neun Mühlen wurde der am Ost-, Nord- und Südhang des Berges gebrochene Gips weiterverarbeitet und als gemahlener oder gebrannter Gips bis nach Heilbronn, Ulm oder Bruchsal geliefert.⁸⁴

Ab 1847 führte die Bahnlinie Ludwigsburg-Bietigheim, ein Streckenabschnitt der »Frankenbahn«, 1,2 km östlich vom damaligen Ortskern Aspergs in großem Bogen um den Hohenasperg nach Tamm. Der Fuhrwerktransport des Gipses von den am Osthang des Berges gelegenen Gipsgruben zur Bahnstation erfolgte auf einfachsten Feldwegen und war daher äußerst aufwändig.

Unter der Leitung des Maurers und Asperger Gemeinderats Jakob Adam Burkhardt baute das von ihm mitbegründete Stuttgarter Gipsgeschäft in der Nähe des Bahnhofes im Jahr 1871 eine Gipsfabrik mit einem normalspurigen Privatanschlussgleis vom Ortsgüterbahnhof in das Werk.⁸⁵ Für den Transport der Steine konnte das Unternehmen durch Übergangsrechte und erworbene Grundstücke eine Rollbahn zum Gipsbruch in den »Schöckinger Weinbergen« einrichten.

Auch die Konkurrenten der Gipsfabrik, die Gebrüder Susset, hatten ab 1877 ein Rollbahngleis vom Steinbruch südlich des Gipshüttenweges in die nördlich vom Weg gelegene Fabrikanlage erstellt. Durch Grundstückskauf und -tausch wurde das Rollbahngleis zum Abtransport des Gipsmehls auf Flachloren über den Lehenweg bis zur Bahnlinie verlängert, so dass nun auch hier ein direktes Umladen in Normalspurgüterwagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen erfolgen konnte.⁸⁶ Nach dem um



*Aufriss der Gipsfabrik des Stuttgarter Gipsgeschäfts
in Asperg mit Rollbahn vom Gipsbruch (1871).*

1900 von der Stadt vorgenommenen Ausbau der Alleenstraße in das Gipsabbaugebiet wurde das Streckengleis der Rollbahn an den östlichen Straßenrand verlegt und verlief dabei nun teilweise parallel zur Eisenbahnlinie in Richtung Tamm. Für die Benutzung der Feldbahngleise musste fortan ein »Rollbahnzins« an die Stadt gezahlt werden.⁸⁷

Auch die letzten Asperger Gipsfabrikanten, Eugen und Erwin Weidner, hatten bis 1939 einen normalspurigen Gleisanschluss für ihre Gipsfabrik »Im Schöckinger«. Das Gleis zweigte auf Höhe des Stellwerks Nr. 2 vom Hauptgleis ab und führte parallel dazu in nördlicher Richtung, querte in einem leichten Bogen den Feldweg und endete mit zwei Abstellgleisen von 50 Metern Nutzlänge in der Nähe des östlichen Steinbruchs.

Eugen Weidner hatte 1913 die Gipsfabrik der Gebrüder Susset übernommen. Für die Fabrikation von Gipsdielen errichtete er 1926 einen einstöckigen Neubau an der Einmündung der Alleenstraße in den Gipshüttenweg, der heute den Straßennamen »Im Schöckinger« trägt. Zum Trocknen wurden die Gipsdielen auf das Gelände der ehemaligen Gipsfabrik der Stuttgarter Gips-Gesellschaft, das schon 1898 im Besitz der Gebrüder Susset war, am Bahnhof Asperg transportiert. Dabei wurden die Gipsdielen auf hölzerne Flachloren gelegt und die Loren mit Drahtseil, das über eine Winde und eine bestehende Transmission angetrieben wurde, die leichte Steigung zum Bahnhof hinauf befördert.⁸⁸

Nach 1930 sollte der Gips am Hohenasperg bergmännisch unter Tage gebrochen werden. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel konnte die Gipsfabrik Weidner dieses Vorhaben nicht realisieren. Nach Hangrutschungen 1936 und der schlechter werdenden Qualität wurde der Gipsabbau um den Hohenasperg am 31. August 1939 endgültig eingestellt.⁸⁹

Staatliches Steinwerk, Erdmannhausen

Das staatliche Steinwerk in Erdmannhausen entstand vor dem Ersten Weltkrieg. Direkt an der 1879 eröffneten kleinen Murrbahn von Backnang nach Bietigheim zwischen den Stationen Erdmannhausen und Kirchberg an der Murr beim Bahnkilometer 10,595 gelegen, wurde von hier aus ein Teil des Bedarfs der Königlich Würt-

tembergischen Staatseisenbahnen an Bahnschotter und Vorlagesteinen gedeckt.⁹⁰ Es gab insgesamt vier Steinbruchabschnitte. Aus dem Bruch I am östlichen Ende des Areals wurden Vorlagesteine und handgeschlagener Bahnschotter in Waggons verladen, die auf einem Gleisanschluss bereitgestellt wurden. In westlicher Richtung wurden die Brüche II und III erschlossen. Mittels handverschobener Feldbahn wurden die Steine unter Verwendung eines Seilzuges in eine Brecher- und Sortieranlage zur Weiterverarbeitung gebracht. Die Gleisanlage der Rollbahn mit 600 mm Spurweite erstreckte sich fächerförmig bis an die Abbauwand. Durchbrüche wurden mit Holzbrücken überbrückt, Schrägaufzüge und gleisgebundene Drehkräne förderten das Material aus 19 Meter Tiefe zum Brecher und der Verladeanlage. Von je zwei Mann der bis zu 70 beschäftigten Arbeiter wurden die Kipploren händisch beladen.

Am Ostersonntag 1919 wurde die Brecher- und Sortieranlage ein Opfer der Flammen, als nach einer Reinigung beim Anfeuern brennende Putzwolle auf das geteerete Dach des Brecherhauses flog. An ihrer Stelle ließ die Deutsche Reichsbahn, in deren Besitz das Steinwerk mittlerweile übergegangen war, ein für den damaligen Stand der Technik modernes Schotterwerk mit Waschanlage errichten. Gleichzeitig blieb die Reichsbahn der Hauptabnehmer für den hier gewonnenen Bahn- und Betonierschotter. Ab 1925 wurde das Werk von dem privaten Unternehmer Fritz Probst pachtweise übernommen. Aus dem am Westende des Geländes gelegenen Bruch IV förderte Hermann Kraus als Akkordant hauptsächlich Vorlagesteine, die direkt in Waggons verladen wurden.

Nach 1929 traten vermehrt wirtschaftliche Schwierigkeiten im Steinwerk auf. So verdrängte der härtere Basalt den dort gewonnenen Muschelkalk als Bahnschotter. Der damals noch gebräuchliche Schotter zum Betonieren wurde durch Kies ersetzt. So verkaufte die Reichsbahn 1934/35 die Anlage an eine Baufirma. Trotz der nun zusätzlich errichteten Makadam-Mischanlage wurde das Werk 1936 endgültig geschlossen, die Maschinenanlage abgebaut, die Gebäude abgebrochen und der Steinbruch verfüllt.

Unabhängig von diesem Werk gab es im Jahr 1920 direkt am damals noch als Erdmannhausen-Rielingshausen bezeichneten Bahnhof kurzzeitig eine niveaugleiche Kreuzung einer Baufeldbahn mit der Murbahn. Die Feldbahn befand sich im seitlichen Planum der heutigen Bahnhofstraße und sollte Auffüllmaterial des Steinwerks Dora, das am damaligen Ortsrand südlich des Bahnhofs am Bahnkilometer 11,267 gelegen war, transportieren. Hierzu bestand Lokbetrieb mit einer B-gekuppelten Dampflok, welche die Gleise der Staatsbahn kreuzen durfte. Nach Ende der Auffüllmaßnahmen wurden die Gleise wieder restlos aus der Bahnhofstraße entfernt.⁹¹

Kalkwerk von Reischach, Vaibingen-Riet

Im Frühjahr 1912 gründete Gräfin Elisabeth von Reischach ein Kalkwerk am Heulenberg in Riet. Das Werk beschäftigte sechs bis acht Arbeiter. Es wurde Kalk für Dünger und als Baumaterial hergestellt. Das Rohmaterial wurde im direkt hinter dem Werk gelegenen Steinbruch abgebaut.⁹² Per Kipplore wurde der Rohstoff händisch auf eine hölzerne Sturzbühne geschoben und von dort in eine weitere, ca. drei Meter tiefer stehende Kipplore geschüttet, welche auf einer knapp 15 Meter langen Holzbrücke, die einen Feldweg überbrückte, direkt den Ofen des neben der heutigen Markgröninger Straße gelegenen Kalkwerks beschickte. Mehr als drei bis vier Kipploren an Rollmaterial dürften nicht vorhanden gewesen sein.

Die schwarzen und weißen Kalksteine wurden getrennt verarbeitet. Das benötigte Wasser wurde vom nahegelegenen Strudelbach per Pferdefuhrwerk herangekarrt. Ebenso gelangte die benötigte Kohle per Straße ins Kalkwerk. Das gesamte Werks-
gelände mit Steinbruch hatte eine Größe von 7 ha. In einem 1913 ausgestellten Gut-
achten wird der Betrieb als zweckmäßige, terrassenförmige Anlage beschrieben. Ein
Elektromotor treibe die Kugelmühle mit automatischer Sackfüllung an, wodurch
täglich bis zu 300 Zentner produziert werden könnten. Der Wert der Fabrik wurde
damals mit 74 000 Mark angegeben.⁹³

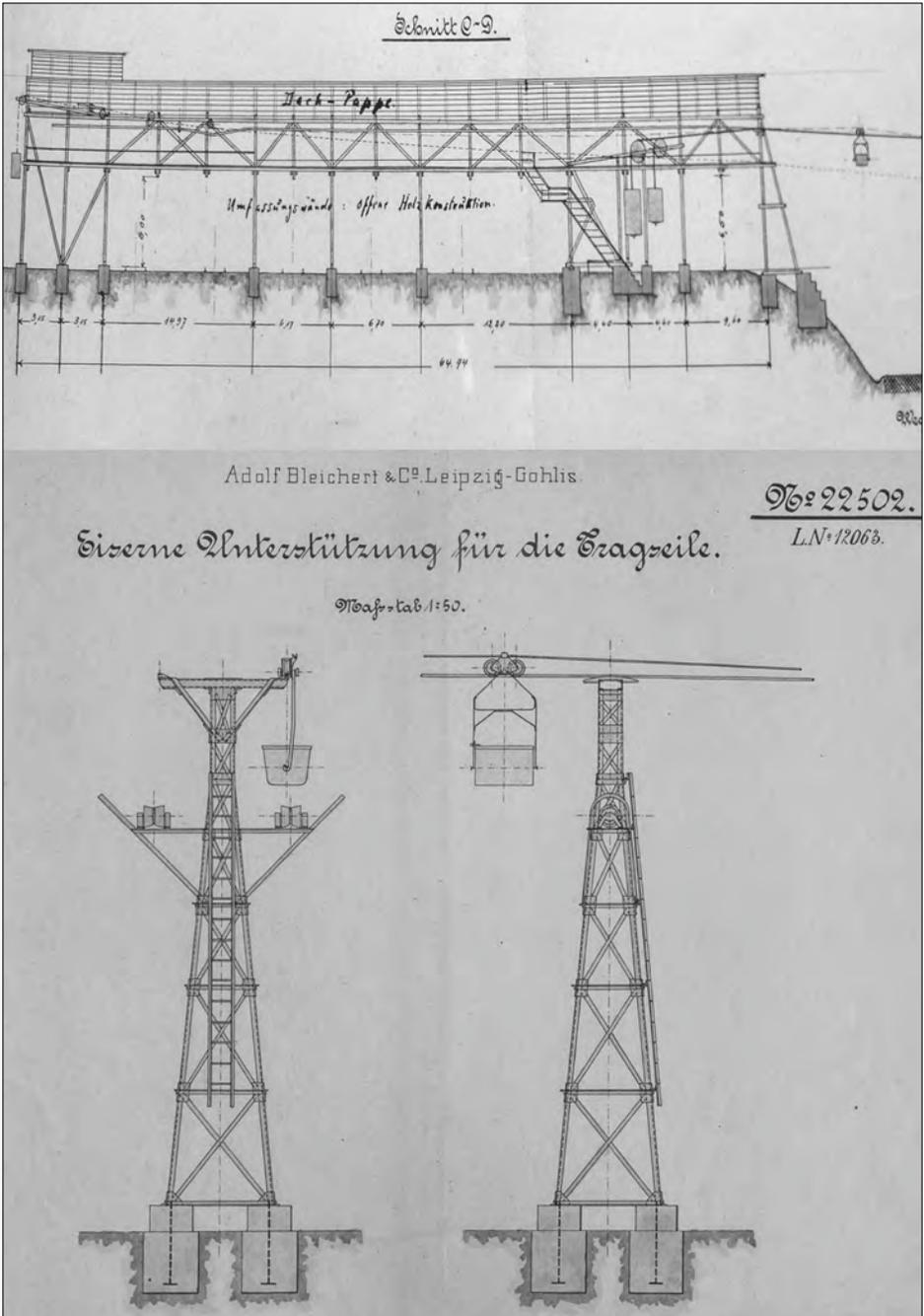
Der schlechten Verkehrsanbindung Riets versuchte die Gemeinde schon ab 1874
mit der Beteiligung an verschiedenen Eisenbahnprojekten entgegenzuwirken. Die ur-
sprünglich von Sersheim bzw. Kleinglattbach über Vaihingen, Enzweihingen, Riet
bis Ditzingen geplante Nebenbahn wurde 1904 als Stichbahn durch die Württem-
bergische Eisenbahngesellschaft bis Enzweihingen realisiert. Eine Verlängerung der
Strecke bis zum Kalkwerk in Riet war geplant, kam aber nicht zustande.⁹⁴ Dem über-
regionalen Absatz der Kalkerzeugnisse waren durch die fehlende Infrastruktur also
Grenzen gesetzt.

Nach mehrfachem Besitzerwechsel wurde das Kalkwerk im September 1939 still-
gelegt. 1958 ordnete das Landratsamt den Abriss der baufälligen Gebäude an. Auf
dem Gelände sind heute so gut wie keine Zeugnisse der Kalkverarbeitung mehr zu
finden.⁹⁵

Exkurs I: Die Drahtseilbahn der Kies- und Sandwerke Nanz in Freiberg am Neckar

Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts setzte bei fast allen geschiebeführenden Flüssen
die maschinelle Förderung von Kies und Sand ein, da der Bedarf an Baustoffen in
der Bauwirtschaft sprunghaft zunahm. 1904/05 wurde vom Stuttgarter Bauunter-
nehmer Karl Nanz die noch unerschlossene Neckarstrecke zwischen Beihingen und
Pleidelsheim/Groß- und Kleiningersheim für die Kiesbaggerei von den Gemeinden
gepachtet. In diesem Flussabschnitt wurde bis dato nur mit Hand geräumt. Da zu
diesem Zeitpunkt die Entwicklung von schnellen und kostengünstigen Motorlast-
wagen erst begann, war das größte Problem, die Rohstoffmassen in das Bedarfs-
zentrum nach Stuttgart zu befördern. Aber »mit einem klugen Kunstgriff und unter
Ausnutzung der damals vorhandenen Transportmittel« verstand es Karl Nanz, »die
nachteilige Verkehrslage der ins Auge gefassten Flussstrecke im wahrsten Sinne des
Wortes zu überbrücken«.⁹⁶

Mit einer Kübelschwebbahn vom Neckarufer zum nahegelegenen Bahnhof
Beihingen-Heutingsheim, dem heutigen Bahnhof Freiberg, sollte der Kies auf die
Eisenbahnwaggons umgeladen und kostengünstig auf dem damals schnellsten Weg
nach Stuttgart transportiert werden. Innerhalb eines Jahres gelang es ihm und seinem
Teilhaber, dem örtlich bekannten Hirschwirt Ernst Stroh häcker aus Großingersheim,
alle behördlichen Genehmigungen zu erlangen sowie die nötigen Grunderwerb-
verhandlungen abzuschließen. Als bedeutender zukünftiger Wirtschaftsfaktor lag
den Gemeinden und Bürgern vieles daran, die mechanisch und maschinell betriebene
Kiesbaggerei auf diesem Neckarabschnitt zu etablieren. Im März 1905 konnten
daher die Planfertigungen der ausführenden Firma Adolf Bleichert u. Co. aus Leipzig
bei den Oberämtern Ludwigsburg und Marbach zur Genehmigung eingereicht
werden.⁹⁷



Aus dem Baugesuch der Kies- und Sandwerke Nanz von 1905: Entladestation der Seilbahn am Bahnhof Beihingen-Heutingsheim und Zeichnung des Seilbahnmastens.

Laut Baubeschreibung war die Materialeilbahn 2125 Meter lang und sollte mit Hilfe von 20 eisernen, knapp zehn Meter hohen Gittermasten den Kies von der auf der Pleidelsheimer Uferseite gelegenen Beladestation am Neckar in Hängekübeln zur Entladestation am Bahnhof in offene Eisenbahnwaggons transportieren. Hölzerne Schutzbrücken mussten bei der Überquerung von Wegen zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer vor möglichem herabfallenden Kübelinhalt gebaut werden. Entgegen der ursprünglichen Planung wurden auch alle vier Bahnstrecken mittels Schutzbrücke durch die Seilbahn überquert, da man zur Entladung südlich des Bahnkörpers neben der Ziegelei die beiden neu gebauten Güter- und Rangiergleise 4 und 5 nutzte. Auf dem Weg hinauf zum Bahnhof mussten von den insgesamt 60 Hängekübeln mit einem Füllgewicht von 250 kg insgesamt 70 Höhenmeter überwunden werden. So betrug die stündliche Leistung der Seilbahn 10 m³ oder 15 Tonnen. Laut der Firma Bleichert hätten 10 PS als Antriebskraft hierfür ausgereicht. Die Firma Nanz beschaffte aber ein 30 PS starkes Dampflokomobil, da an der Beladestation neben der Seilbahn auch noch der Kran und das Brecherwerk sowie weitere Maschinen angetrieben werden sollten.⁹⁸

Mit der Genehmigung zur Erstellung der Beladestation und der Überquerung des Neckars durch das Oberamt Marbach hätte ab August 1905 die Seilbahn in Betrieb gehen können. Doch frühestens 1906 wurden ihre Kübel mit Kies beladen, der mit einem Dampfseilketten-Schwimmbagger von Orenstein & Koppel aus dem Neckar gewonnen wurde. Durch eine seitliche Schüttrinne gelangte der Kies vom Schwimmbagger in den Rumpf der Lastkähne, die per Pferd zum Silo an der Seilbahnbeladestelle getreidelt wurden. Mittels Kran wurden die Kähne entladen, und das Fördergut gelangte in die Silos, bis es weiterverarbeitet oder direkt in die Hängekübel zum Abtransport verladen wurde.⁹⁹

Mit dem Bau des unmittelbar zur Kiesentnahmestelle im Neckar verlaufenden Kraftwerkkanals für das Kraftwerk Altwürttemberg in Pleidelsheim ab 1913 begann der Rückgang der Kiesförderung, der dann durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs noch verstärkt wurde. Der Betrieb kam ins Stocken und wurde 1918 sogar ganz eingestellt. Mit dem Wehrbruch den neuen Wehrs der Ingersheimer Mühle am 21. Mai 1922 sank der Mittelwasserstand so weit ab, dass eine Kiesförderung per Schiff nicht mehr möglich war. Da ein neues Wehr nicht mehr hergestellt werden sollte, ging somit nach 16 Jahren die erste maschinelle Kiesentnahme aus dem Neckar und der Kiestransport mit einer Materialeilbahn vom Pleidelsheimer Ufer zum Bahnhof Beihingen-Heutingsheim zu Ende. 1923/24 wurden das Werk und die Drahtseilbahn abgebaut.¹⁰⁰ Der massive, erst 1911 erstellte Betonsilo mit schrägem Boden zum Abrutschen des Siebgutes neben der Seilbahnbeladestation stand jahrelang versteckt hinter hohen Bäumen am Ufer des Altneckars. Erst Ende der 1990er Jahre wurde dieses markante Zeugnis der Kiesbaggerei abgetragen.

Exkurs II: Der Versuchsstollen der Schwäbischen Gipsverkaufsstelle in Korntal

Dass der Gips heutzutage ein baustatisches Problem darstellt, ist auch an den Gebäuden am Saalplatz in Korntal spürbar. Lange Zeit zuvor war er dort aber auch eine gewerbliche Einnahmequelle.¹⁰¹ Mehrere Gipsmüller, die zu den ersten Siedler Korntals zählten, bauten ebenso wie ab 1890 die Brüdergemeinde auf der Südseite des Dorfes die gipsführenden Schichten ab. Der meist unter Eigenregie erfolgte Abbau erfuhr



Gipsfabrik Korntal: Bremsberg zur Gipsgrube (1931).



Gipsfabrik Korntal: Blick in die Gipsgrube (1931).

ab 1910 eine Professionalisierung durch die Schwäbische Gipsverkaufsstelle GmbH Stuttgart, die das Gelände pachtete und ihre Gipsfabrik darauf errichtete. Im Steinbruch wurden auf einer Länge von etwa 280 m und einer Breite von 50 bis 110 m die Gipsschichten abgetragen. In Kipploren mit 1 bis 1,25 m³ Fassungsvermögen wurde der abgebaute Rohstoff im Handverschub und mittels Seilzuganlagen über Rampen ins nahegelegene Werksgebäude zur Weiterverarbeitung gebracht.

In den 1920er Jahren legte man im Rahmen eines unterirdischen Versuchsabbaus ein 520 m langes Stollensystem an, das nach Einstellung des Betriebs verfüllt wurde.¹⁰² Mit Zunahme der Luftangriffe auf Stuttgart wurde eine Untertage-Verlagerung in diesen Probestollen in Erwägung gezogen. So sollte die Firma Hirth Motoren GmbH aus Stuttgart-Zuffenhausen ihre Kolbenmotorenproduktion nach dem 23. Februar 1945 unter Tage verlegen.¹⁰³ Über eine tatsächliche »U-Verlagerung« ist aber bisher nichts bekannt.

Nach dem Krieg fand die Herdfabrik Aichelin aus Stuttgart im seit 1940 aufgelassenen Gipswerk ein geeignetes Gelände. Vom einstigen Steinbruch ist heute nichts mehr zu sehen. Auf dem verfüllten Gelände südlich der Lembergstraße befinden sich heute ein Spielplatz und eine Schrebergartenanlage.

Übersicht über die ermittelten Triebfahrzeuge

Hersteller	Fabriknummer/ Baujahr	Typ	Bemerkungen
??	?/19xx		B-dim, 600 mm; neu an ?; 1951 an Ziegelwerk Hubele, Besigheim; zwischen 1965 und 1970 verschrottet.
b)	2118/ 1958	DL6	B-dim, 600 mm; neu 29.01.1958 an Ziegelwerk Schmid, Bönnigheim (neue Angabe; neu an Ziegelwerk Dörr & Eggenberger, Heilbronn-Böckingen; 19xx an Ziegelwerk Schmid, Bönnigheim); 07.1981 zurück an Diema, Diepholz; Einbau des Rahmens in Diema DTL 10/1.1 (4510/ 1981); 18.09.1981 an Bolsa de Aguas de Tenerife SA, Santa Cruz de Tenerife.
b)	3074/ 1969	DS 11/3	B-dim, 600 mm; neu 09.09.1969 an Max Hohl (Händler), Stuttgart, für Ziegelwerk Schmid, Bönnigheim; um 1980 Firma Holz-Hertel, Rastatt; 199x Firma Stauch, Hatten (F); 2003 Privat, Fredenbeck-Wedel, im Einsatz.
c)	8823/ 1928	PME 117 F	B, 600 mm; 22.12.1928 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Ziegelwerk Ditzingen; vermutlich n. 1970 verschrottet.
c)	21363/ 1937	MLH 714 F	B, 600 mm; 19.11.1937 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Ziegelwerk Ditzingen; vermutlich n. 1970 verschrottet.
c)	1385/ 1950	DS 12	B-dim, 600 mm; 23.10.1950 an Vereinigte Ziegel- und Betonwerke K. E. Hinz, Ditzingen; vermutlich n. 1970 verschrottet.
d)	6828/ 1925	ML128 F	B, 500 mm; 08.09.1925 Ziegelwerke Ludwigsburg AG.
d)	9708/ 1930	MLH322 F	B, 500 mm; 28.03.1930 Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Ziegelwerke Ludwigsburg AG.
d)	18369/ 1937	MLH714 F	B, 500 mm; 01.04.1937 Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Ziegelwerke Ludwigsburg AG.
d)	Deutz	MLH714 F	B, 500 mm; 03.04.1939 Ziegelwerke Ludwigsburg AG.
d)	973/ 1934	15/18 PS	B-dim, 600 mm; 13.02.1934 neu an Baumernehmung Wilhelm Weidler, Urbach (Württ.); ca. 1950 Ziegelwerke Ludwigsburg; 22.08.1974 Privat, Ludwigsburg; 12.10.1986 Feldbahnmuseum Freiland/Österreich.
d)	Gmeinder	1388/ 193x	B-dim, 600 mm; neu an ?; 19xx Ziegelwerke Ludwigsburg; vermutlich um 1973/74 verschrottet.
d)	Gmeinder	2325/ 193x	B-dim, 600 mm; neu an ?; 19xx Ziegelwerke Ludwigsburg; vermutlich um 1973/74 verschrottet.
d)	Gmeinder	4557/ 194x	B-dim, 600 mm; neu an ?; 19xx Ziegelwerke Ludwigsburg; vermutlich um 1973/74 verschrottet.
d)	Gmeinder	4558/ 194x	B-dim, 600 mm; neu an ?; 19xx Ziegelwerke Ludwigsburg; vermutlich um 1973/74 verschrottet.
d)	Diema	DS 30	B-dim, 600 mm; 13.10.1950 für Breidenbach, Mannheim; an Franz, Besatzungsbehörde, Idar-Oberstein; 19xx Ziegelwerke Ludwigsburg; vermutlich um 1973/74 verschrottet.
e)	Jung	EL 105	B-dim, 600 mm; 05.08.1935 an Walther Weiß, München; 19xx Ziegelwerk Layher, Markgröningen; 1994 IG Feldbahn, Murrhardt-Fornsbach; 2009 Privat, Marbach (Standort Murrhardt).
e)	Jung	8040/ 1938	B-dim, 600 mm; 29.03.1938 an Herrmann Hald (Händler), Stuttgart; 19xx Ziegelwerk Layher, Markgröningen; 1994 Privat Landkreis Böblingen; 09.2014 betriebsfähig.
e)	Jung	11848/ 1953	B-dim, 600 mm; neu an Ziegelei Gebr. Layher KG, Markgröningen (04.1976 abg. vnd.); Motorblechteile 1994 an IG Feldbahn, Murrhardt-Fornsbach; 2000 Rahmen und Motor in Markgröningen vnd.; Verbleib unbekannt.
f)	Gmeinder	1595/ 1936	B-dim, 600 mm; neu an ?; Ziegelei Blättert KG, Murr (04.1977 vnd.); 1982 Privat, Marbach-Rielsinghausen.
f)	Gmeinder	2869/ 1940	B-dim, 600 mm; neu an ?; norddeutscher Steinbruch; 19xx Ziegelei Blättert KG, Murr (04.1977 vnd.); 1983 Privat, Holzgerlingen; 1986 Privat, Ehningen.
f)	Gmeinder	4460/ 1948	B-dim, 600 mm; neu an ?; Ziegelei Blättert KG, Murr (04.1977 vnd.); 1983 Privat, Holzgerlingen; 1983 Privat, Spiegelberg.
g)	?	?/ 19xx	B-dim, 600 mm; neu an ?; 19xx an Ziegelei Trostel, Enzweilingen; um 1968 verschrottet.
h)	Deutz	17085/ 1936	B, 600 mm; 11.08.1936 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Valet & Ott, Kieswerk, Geisingen.
h)	Deutz	21153/ 1937	B, 600 mm; an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Valet & Ott, Kieswerk, Geisingen (1957 neuer Motor Typ A2L514).
h)	Deutz	23457/ 1938	B, 600 mm; 22.11.1938 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Valet & Ott, Geisingen.
h)	Deutz	42884/ 1941	B, 600 mm; Glaser & Pflaum (Händler), Berlin, für Kriegsmarinewerft, Trondheim; 194x im Krieg nach Norwegen; 19xx Kieswerk Valet & Ott, Geisingen (1959 neuer Motor Typ A3L514).

j)	Gmeinder	s187/ 19xx	10/12 PS sm	B-dm, 600 mm; neu 19xx an Karl Sammet, Sandwerke, Steinheim/Murr.
i)	O&K Nordhausen	5646/ 1934	MD	B-dm, 600 mm; neu am 14.12.1934 an Karl Sammet, Sandwerke, Steinheim/Murr.
j)	O&K Nordhausen	7316/ 1936	RL 1 c	B-dm, 600 mm; neu am 25.11.1936 an Karl Sammet, Sandwerke, Steinheim/Murr.
j)	Gmeinder	1353/ 1935	20/22 PS	B-dm, 600 mm; neu an ?; 19xx C. Baresel AG, Stuttgart (1954 Umbau in 1435 mm); um 1977 Schrothhandel W. Neuss; Vaihingen-Nord »44«; 1988 verschrottet.
j)	Jung	10543/ 1941	ZL 114	B-dm, ? mm; 25.03.1941 an Ing. Alexander Holzner, Wien, für Gunitram Moosbrugger, Andelsbuch, Station Braz/ Vorarlberg; 19xx C. Baresel AG, Vaihingen/Enz; vermutlich verschrottet.
j)	Deutz	11058/ 1933	OME 117 F	B, 600 mm; 11.11.1933 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für C. Baresel AG, Stuttgart »3« (09.1988 abg. vhd. in Vaihingen – als Denkmal vorgesehen); Verbleib unbekannt.
j)	SIG	802757/ 1982	ATS 100	Bo-Akkukol, 600 mm; für Engelberg-Tunnel bei Leonberg; 09.1988 abg. vhd.; Verbleib unbekannt.
k)	Deutz	13506/ 1935	OME 117 F	B, 600 mm; 12.02.1935 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für G. Schüle, Baugeschäft, Ludwigsburg; um 1960 verschrottet.
j)	Deutz	11601/ 1933	OME 117 F	B, 600 mm; 16.12.1933 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Martin Klotz, Ludwigsburg.
j)	Deutz	13506/ 1935	OME 117 F	B, 600 mm; 16.12.1933 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Martin Klotz, Ludwigsburg.
l)	Gmeinder	2039/ 1938	15/18	B-dm, 600 mm; neu an ?; 19xx Bauunternehmung Eugen & Emil Klotz; 1993 Denkmal Wiesbauer, Blietgheim-Bissingen; 200x Privat, Bad Rappenau; 2002 Privat f. Museums- und Traditionsfeldbahn Chemnitz e.V., Chemnitz-Hilbersdorf; z.Zt. im Einsatz bei der »Seppelbahn«, Delitzsch.
l)	Gmeinder	2201/ 1938	15/18	B-dm, 600 mm; neu an ?; 19xx Bauunternehmung Eugen & Emil Klotz, Ludwigsburg; um 01.2010 an Privat, Ludwigsburg; 09.2014 in Aufarbeitung.
l)	Jung	4287/ 1928	MS 13- Plattform	B-dm, 600 mm; 23.08.1928 an Dolberg, Berlin, für Martin Klotz, Baugeschäft, Ludwigsburg.
m)	Eigenbau	- / 19xx	B-dm	750 mm, Rangiertraktor auf Basis eines ehemaligen schmalspurigen Güterwagens der Gattung Osm mit Normalspurpuffer, 1968 verschrottet.
n)	MGH	393/ 1900	Bn2t	720 mm; neu an König, Württ. Saline Friedrichshall/Jagstfeld I; ca. 1940 Zement- und Elektrizitätswerk AG Heilbronn, für Württembergischer Portland Cement, Lauffen II (600 mm); 1961 Spielplatz, Besigheim; 1986 Dampfbahn Rhein-Main DRM, Frankfurt/Main, Frankfurter Feldbahnmuseum, Lok 1 »Besigheim«. 09.2014 betriebsfähig.
n)	Jung	8783/ 1939	EL 110	B-dm, 600 mm; 23.03.1939 an Hermann Hald, Stuttgart, für Carl Woz, Heilbronn; 19xx Hald, Mannheim; 19xx Bauunternehmung Maier, Sinnmozhelm (1989 abg. vhd., als Denkmal vorgesehen); 19xx Schaal & Müller, Ditzingen (ab 1996 Denkmal); Privat, Leonberg, 09.2014 vhd.
n)	Deutz	11611/ 1933	OME 117 F	B-dm, 600 mm; 16.12.1933 an Martin Kallmann (Händler), Mannheim, für Heinrich Lepple, Blietgheim; Verbleib unbekannt.
n)	Henschel	20489/ 1925	Fabian	Bn2t, 600 mm; neu an H. Elias & Co., Berlin (1948/49 im Einsatz beim Bau des Enzkraftwerks in Blietgheim).

a) = Ziegelwerk Besigheim Nestrali GmbH, Besigheim; b) = Ziegelwerk Schmid, Bönnigheim; c) = Vereinigte Ziegel- und Stahlbetonwerke K.E. Hinz, Ditzingen; d) = Ziegelwerke Ludwigsburg AG, Ludwigsburg; e) = Ziegelwerk Layher KG, Markgröningen; f) = Ziegelwerk Blatter KG, Murr an der Murr; g) = Ziegelei Trostel, Vaihingen-Enzweihingen; h) = Valet u. Ott GmbH & Co. KG Beton-, Kies- und Splittwerke, Freiberg am Neckar; i) = Sand- und Kieswerk Sammet, Steinheim an der Murr; j) = Baufirma Carl Baresel AG, Vaihingen an der Enz (Auswahl); k) = Bauunternehmen Gustav Schüle, Ludwigsburg; l) = Bauunternehmen Eugen und Emil Klotz, Ludwigsburg; m) = Holzmehlfabrik Zinsser, Murr an der Murr; n) = sonstige Lokomotiven mit Bezug zum Landkreis Ludwigsburg

Abkürzungen:

19xx = bisher unbekannte Jahresangabe; abg. = abgestellt; B-dm = zweiachsige dieselmekanische Lokomotive; Bn2t = zweiachsige Nassdampf-Tenderlokomotive;

Dn2t = vierachsige Nassdampf-Tenderlokomotive; vhd. = vorhanden

Lokhersteller:

Deutz = Klockner-Humboldt-Deutz AG, Köln (heute Deutz AG, Köln); Diema = Diepholzer Maschinenfabrik Fritz Schöttler GmbH, Diepholz
Gmeinder = Gmeinder & Co., Mosbach/Baden (heute Gmeinder Lokomotiven GmbH), Jung = Arnold Jung Lokomotivfabrik GmbH, Jungenthal bei Kirchen/Sieg
Henschel = Henschel & Sohn, Kassel; MGH = Maschinenbau-Gesellschaft Hellbronn, Hellbronn; O&K = Orenstein & Koppel AG Berlin; hier: Orenstein & Koppel AG [Werk] - Nordhausen
SIG = Schweizer Industrie-Gesellschaft AG, Neuhausen am Rheintal

Weitere Betriebe mit Feldbahnen (Auswahl)

Ort	Betrieb	Spurweite	Bemerkung
Aldingen	Neckar-Schleuse (km 171,99)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Besigheim	Neckar-Schleuse (km 136,23)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Bietigheim-Bissingen	Gaswerk	600 mm	stillgelegt
Bietigheim-Bissingen	Steinbruch Fink	600 mm	Lokbetrieb?, stillgelegt, Kipploren-Denkmal
Bönnigheim	Gaswerk	600 mm	stillgelegt
Großbottwar	Sägewerk Lorenz	600 mm	Handvershub, aktiv?
Hessigheim	Staustufe	1000 mm	Geschwemmsellore
Hessigheim	Neckar-Schleuse (km 143,01)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Marbach	Filiale der Zichorienfabrik Franck, Rollbahn	600 mm	Sturzgerüst mit Umladung auf Normalspur, stillgelegt
Marbach	Neckar-Schleuse (km 157,63)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Marbach	Sitzmöbelfabrik Bock & Feil, Rollbahnen	600 mm	im Werkshof und am Lagerplatz, stillgelegt
Pleidelsheim	Neckar-Schleuse (km 150,11)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Poppenweiler	Staustufe	> 1435 mm	gleisgebundener Container
Poppenweiler	Neckar-Schleuse (km 165,00)	600 mm	Bootsschleppe mit Lore
Remseck	Steinbruch Epple	600 mm	stillgelegt
Sachsenheim	Sägewerk u. Holzhandlung Tenta	600 mm	Handvershub
Sachsenheim	Schotterwerk Christian Ziegler	600 mm	Förderbahn über die Metter, stillgelegt
Schwieberdingen	Steinbruch Fahrion	600 mm	stillgelegt
Steinheim an der Murr	Möbelfabrik Geiger, Rollbahnen	600 mm	ausgedehntes Gleisnetz, stillgelegt
Steinheim an der Murr	Sägewerk Eugen Haller an der Bottwar, Rollbahn (hist. Mühlrad vorhanden)	600 mm	ausgedehntes Gleisnetz auf dem Holzlagerplatz, stillgelegt
Vaihingen-Enzweihingen	Steinbruch Auweder	600 mm	mit Schrägaufzug, stillgelegt
Vaihingen-Roßwag	Steinbruch Zimmermann	600 mm	stillgelegt

Zusammenfassung

Die Hochzeit der Feldbahnen im Landkreis Ludwigsburg lag analog zur allgemeinen Entwicklung dieses Gütertransportmittels zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die frühen 1960er Jahre. In der Zeit des Wirtschaftswunders und der maschinellen Modernisierung in den Betrieben hatte für diese effektiv nutzbare, umweltfreundliche, platzsparende gleisgebundene Fördertechnik die »Totenglocke« geschlagen. Der letzte lokbespannte Kipplorenzug verließ die Grube der Ziegelei Blattert in Murr am letzten Tag des Jahres 1981. Damit endete die Ära der Feldbahnbetriebe im Landkreis Ludwigsburg.

Zum Glück erkannten früh einige Firmenbesitzer und enthusiastische Feldbahnfreunde den historischen Wert der Fahrzeuge und retteten einige Exemplare vor der Verschrottung. So laden heute bei Museen im In- und Ausland sowie bei Privatsammlungen diverse Feldbahnlokomotiven aus dem Kreisgebiet in fahrfähigem, teils restaurierten, teils im »letzten Betriebszustand« gehaltenen Erscheinungen zu einer Rundfahrt ein. Daneben zeugen an Ort und Stelle die ehemaligen Gruben, Gebäudekomplexe oder sogar Kipploren-Denkmäler von der einstigen Bedeutung der Feldbahn für die Entwicklung des jeweiligen Betriebes.

Für den Bau des Boßlertunnels am Alaufstieg für die Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm soll es zwar zum temporären Einsatz von Gruben- und Feldbahnmaterial kommen.¹⁰⁴ Doch seit 2005, mit der Einstellung des Feldbahnbetriebs in der Ziegelei Neuschwander in Brackenheim, sucht man in Baden-Württemberg vergeblich einen aktiven Feldbahnbetrieb. Erst wieder in Bayern lassen sich einige Feldbahnbetriebe aufspüren und diese einmaligen Betriebsabläufe auf Schienen erleben.¹⁰⁵

Die Feldbahnen im Landkreis Ludwigsburg sind stets ihrer Transportaufgabe gerecht geworden und haben damit ihren speziellen, durchaus nicht unerheblichen Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung des Kreises geleistet. Daher gilt es, die Erinnerung an dieses Kapitel schienengebundener Fördertechnik und Wirtschaftsgeschichte durch Dokumentation und Erhalt der letzten Zeugnisse wachzuhalten.

Verzeichnis der benutzten Archive

Hauptstaatsarchiv Stuttgart

Q 3/58 Bü 21, 62, 64, 76

Kreisarchiv Ludwigsburg (KrALB)

121.11 Dampfkesselanlagen 1855–1939 (Vorderamt Leonberg)

Staatsarchiv Ludwigsburg (StAL)

E 79 II Bü 198, 502

E 168 Bü 968

E 169 b Bü 243

EL 75 VI a Nr. 5826, 5970, 5984, 6068, 6083, 6084, 6085

F 181 III Bü 123, 138, 146, 171, 550

F 209 II Bü 211

F 229 Bü 32, 46, 54

FL 20/12 I Bü 15753, 15997

FL 20/12 II Bü 213, 433

PL 431 B 6

Stadtarchiv Bietigheim-Bissingen

Fotosammlung, Enzviadukt, Enzbrücke, Enzkorrektur

- Stadtarchiv Ditzingen
 Katalog des Ziegelwerks Ditzingen, o.J.
 Fotosammlung, Ziegelwerk Ditzingen GmbH
- Stadtarchiv Freiberg
 Bauakte 3101
- Stadtarchiv Korntal-Münchingen
 KA Bü 103
 KA Bü 192
 KME 1512, 1513, 1514, 1516
- Stadtarchiv Ludwigsburg
 Fotosammlung, Ziegelwerk Ludwigsburg
- Stadtarchiv Marbach
 Straßen-Bauakten (Bahnhofstraße; Rielingshäuser Straße)
 Fotosammlung, Kraftwerk
- Stadtarchiv Markgröningen (StAMark)
 M 17 Bü 118, 160
 M 10 Bü 232
- Stadtarchiv Vaihingen
 Fotosammlung Baustelle »Stoffel«

Anmerkungen

- 1 Hans-Joachim Knupfer: Wechsel einer Epoche. Der »Gelbe Klassiker« tritt ab. Sonderbeilage in: Über Berg und Tal, Nr. 68, Stuttgart 2007, S. 1–3.
- 2 Schmalspurbahnen in Württemberg: 106,39 km Meterspur (1000 mm), 135,83 km Engspur (750 mm).
- 3 Otto Hirschfeld, Carl Zangemeister u.a. (Hg.): Corpus inscriptionum latinarum, Vol. XIII. Inscriptiones trium Galliarum et Germaniarum Latinae, Berlin 1907, Nr. 6458.
- 4 Joachim Pansin: Das Ziegelwerk Besigheim. Ein Beitrag zur Industriegeschichte der Stadt, Besigheim 1998 (Besigheimer Geschichtsblätter 18), S. 6.
- 5 Claudia Papp: Sachsenheim, Erfurt 2006, S. 74.
- 6 StAL F 181 III Bü 138.
- 7 Alfred Gruber: Kleiner Ortsführer durch Münchingen, Münchingen 1993, S. 37.
- 8 Alexander Brunotte: Leben und Sterben des Wehrmannes Jakob Hönes aus Münchingen. Archäologie des Ersten Weltkriegs und ihre Folgen, in: Ludwigsburger Geschichtsblätter 62 (2008) S. 143–156, hier S. 148.
- 9 StAL FL 20/12 II Bü 213.
- 10 Pansin (wie Anm. 4) S. 30. 11 Ebd. S. 41.
- 12 Persönlicher Bericht von Frau Nestrail.
- 13 Die wechselvolle Geschichte einer Ganerbenstadt, Bönnigheim 1984, S. 91.
- 14 Josef Bühn: Kultur- und Wirtschaftschronik Kreis Ludwigsburg, München [1965], S. 117 f.
- 15 Kurt Sartorius: Bönnigheim damals und heute, Bönnigheim 1993, S. 54–56.
- 16 Ebd. S. 94 f.
- 17 Homepage des Ziegelwerks Schmid, aufgerufen am 12.06.2014; Claus Schubert: Feldbahnen in Süddeutschland, Köln 1989, S. 35.
- 18 KrALB 121.11, Ziegelwerk Schaible. 1898–1935.
- 19 KrALB 121.11, Ziegelwerk Schaible. 1934–1937.
- 20 Tonindustrie-Zeitung und Keramische Rundschau 90 (1928) S. 1789.
- 21 Ebd. S. 1790.
- 22 Firmenprospekt von 1930, S. 2 f.
- 23 Ludwigsburger Kreiszeitung 28.4.1975.
- 24 StAMark M 17 Bü 160; Az. 044.452, Schreiben vom 19.03.2014.

- 72 Martin (wie Anm. 68) S. 156–160. 73 Scheck (wie Anm. 69) S. 86–89.
- 74 Von Unterriexingen aus mussten sie unter schlimmsten Bedingungen ein bis zu 421 m langes und 8 m hohes Stollenwerk für die geplante Auslagerung der Daimler-Benz-Produktionsanlagen aus Mannheim unterhalb von Großsachsenheim in den Berg hauen (Deckname »Galenit«); vgl. Herbert Ade-Thurow: Zur Geschichte des Militärstandorts Sachsenheim 1939–1994. Teil 1. Der Wehrmachtsflugplatz 1939–1945, Sachsenheim 2013 (Die Mörin, Heft 74), S. 25 f.
- 75 Manfred Scheck: Das KZ vor der Haustüre. Augenzeugen berichten über das Lager »Wiesengrund« bei Vaihingen an der Enz. Beihefte zur Schriftenreihe der Stadt Vaihingen an der Enz. Heft 4, Vaihingen 2005, S. 14–19.
- 76 Scheck (wie Anm. 69) S. 90.
- 77 Bietigheim 789–1989. Beiträge zur Geschichte von Siedlung, Dorf und Stadt, Bietigheim-Bissingen 1989, S. 689–694.
- 78 Bietigheimer Zeitung vom 4. März 1976.
- 79 Bietigheim (wie Anm. 77) S. 740.
- 80 Ebd. S. 741.
- 81 Stadtarchiv Bietigheim-Bissingen Foto Nr. Acc 11.564/88.
- 82 Bietigheim (wie Anm. 77) S. 741.
- 83 StAL F 181 III Bü 123, FL 20/12 I Bü 15753.
- 84 Gertrud Bolay: Zweihundert Jahre Gipsabbau am Hohenasperg. Ein Beitrag zur Asperger Industriegeschichte, Asperg 2005, S. 16.
- 85 StAL F 181 III Bü 123.
- 86 Bolay (wie Anm. 84) S. 68. 87 Ebd. S. 69.
- 88 Ebd. S. 101. 89 Ebd. S. 106.
- 90 Georg Wennrich: Erdmannhausen, Horb 1986, S. 54–58.
- 91 StAL E 79 II Bü 198.
- 92 Otto-Heinrich Elias: Riet im Königreich Württemberg 1806 bis 1918, in: Riet in Geschichte und Gegenwart, Vaihingen 2012, S. 137–270, hier S. 210.
- 93 Ebd. S. 210 f.
- 94 StAL PL 431 B 6.
- 95 Manfred Scheck: Riet im 20. Jahrhundert, in: Riet in Geschichte und Gegenwart, Vaihingen 2012, S. 271–382, hier S. 315 f. und 356.
- 96 Bürkle (wie Anm. 34) S. 208.
- 97 StAL F 181 III Bü 550.
- 98 Bürkle (wie Anm. 34) S. 211–213.
- 99 Ebd. S. 218. 100 Ebd. S. 229.
- 101 Alexander Brunotte: Zeitsprünge Korntal-Münchingen, Erfurt 2006, S. 95.
- 102 StAL E 169 b Bü 243.
- 103 Hans Walter Wichert: Decknamenverzeichnisse deutscher unterirdischer Bauten des Zweiten Weltkriegs, Marsberg 1999, S. 93.
- 104 Homepage der Deutschen Bahn zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, aufgerufen am 07.09.2014.
- 105 Betonwerk Pfeleiderer in Neumarkt in der Oberpfalz; Torfwerk Feilnbach in Bad Feilnbach; Inn-Staustufen in Feldkirchen, Teufelsbruck, Gars, Ering, Egglfing; Ziegelei Anton Hanrieder, Harland (seit 2013 eingestellt).

Besonderer Dank gilt den Damen und Herren Frank Bolay, Peter Bosch, Stephan Braun, Hans Brenner, Hans Dietl, Heinz Essig, Gerald Gunzenhäuser, Michael Jaiser, Manfred Kirsammer, Hans-Joachim Knapfer, Horst W. Kurdiovsky, Jens Merte, Siegfried Müller, Heide Nestrasil, Wolfgang Neubacher, Jürgen Ranger, Dieter Resinger, Frank Richter-Ernst, Heidi Sammet-Herter, Marc Sammet, Manfred Scheck, Ernst Schedler, Matthias Gustav Schüle, Jürgen Sigrist, Reiner Trostel, Heiner Weiß, Sabine Weyrauch und Peter Ziegenfuß, die ihre privaten Dokumente und persönlichen Informationen großzügig für die Erstellung dieses Aufsatzes zur Verfügung gestellt haben.