

Michael Jahnle
Wolfram Berner

50 Jahre E-Lok Nr. 2 der ehemaligen Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar

*56 Seiten DIN-A5 drahtgeheftet, 56 Farb- und 11 Schwarzweiß-Fotos, 13 Zeichnungen,
Karten und Pläne*

Preis: 8,00 € (zzgl. 1,50 € Porto)
Bezahlung nach Erhalt per beigefügter Rechnung

Bestellbar unter: **berner@bottwartalbahn.de**
Wolfram Berner | Etwiesenweg 7 | 71672 Marbach am Neckar

<https://freundeskreis-feldbahn.de/freundeskreis-feldbahn/fahrzeuge/e-lok-nr.2.html>

Im Oktober 1971 wurden zwei zweiachsige und 24 Tonnen schwere Elektrolokomotiven mit einer Spurweite von 600 Millimeter fabrikneu von Siemens an das Zementwerk in Lauffen am Neckar ausgeliefert. Bis zum Jahresende 1983 wurden sie fortan auf der größtenteils parallel zum Neckar verlaufenden Werksbahn eingesetzt. Ihre Aufgabe: Der Kalksteintransport aus dem circa fünf Kilometer entfernten Neckarwestheimer Steinbruch ins Zementwerk neben der Lauffener Altstadt.

Nach kurzer Vorstellung der Firmengeschichte werden in dieser Broschüre die Entstehung und der Betrieb dieser Werksbahn beschrieben. Den Fahrzeugen und dem Betriebsablauf der feldspurigen Bahn widmen sich weitere Kapitel. Der zweite Teil der Broschüre erläutert eindrücklich die Geschichte der E-Lok Nr. 2 seit 1971 bis zum heutigen Tag. Dass die Lok seit gut einem Jahr wieder fährt, ist dem Freundeskreis Feldbahn um Michael Jahnle zu verdanken, der unermüdlich an diesem Großprojekt im wahrsten Wortsinn gearbeitet hat!



Michael Jahnle
Wolfram Berner

50 Jahre E-Lok Nr. 2 der ehemaligen Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar



**Freundeskreis Feldbahn
Leutenbach-Nellmersbach**

Inhalt

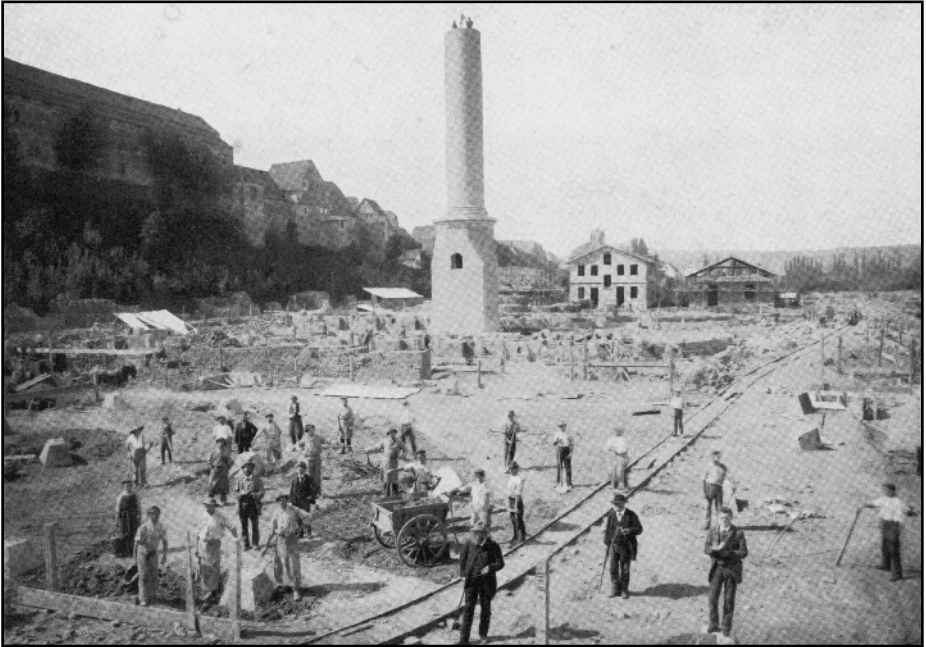
Vorwort von <i>Michael Jahnle</i>	Seite 5
Aus der Geschichte der Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar von <i>Wolfram Berner</i>	Seite 7
Die Fahrzeuge der Werksbahn von <i>Wolfram Berner</i>	Seite 17
Der Betriebsablauf auf der Werksbahn von <i>Michael Jahnle</i>	Seite 23
Eine Fahrt mit der E-Lok – Ein Zeitzeugenbericht von <i>Markus Stephan</i>	Seite 29
Der Werdegang der E-Lok Nr. 2 von <i>Michael Jahnle</i>	Seite 31
Ausblick im Feldbahngarten Nellmersbach von <i>Michael Jahnle</i>	Seite 49
Nachbetrachtung von <i>Wolfram Berner</i> , Danksagung	Seite 51
Literatur und Quellen, Impressum	Seite 52
50 Jahre E-Lok Nr. 2 in Bildern von <i>Michael Jahnle</i>	Seite 53



Herstellerschilder der E-Lok Nr. 2 von 1971. Fotos: *Michael Jahnle*

Technische Daten der E-Lok Nr. 2:

Spurweite:	600 mm
Achsfolge:	Bo
Loktype:	3F24
Gesamtgewicht:	24 t
Achsdruck:	12 t
Höchstgeschwindigkeit:	30 km/h
Stundenleistung:	135 kW
Nennspannung:	750 V
Anfahrstrom:	340 A
Länge über Puffer:	6320 mm
Größte Breite:	1840 mm
Größte Höhe über SO.:	3530 mm
Radstand:	2600 mm
Baujahr:	1971
Elektrischer Teil:	Siemens AG Nr.: 6349
Mechanischer Teil:	Schalcker Eisenhütte Nr.: 69492



Schon beim Bau des Zementwerks 1889 kam eine Feldbahn zum Einsatz.
Foto: Slg. ZEAG Energie AG



Auf dem undatierten Gemälde ankern im rechten Bildteil die Transportschiffe für den Gesteintransport. Vorlage: Slg. Märker Zement

Aus der Geschichte der Werksbahn des Zementwerks Lauffen am Neckar von *Wolfram Berner*

Einleitung

Den „Lauffener Katzenbeißer“ mag so mancher Weinliebhaber schon für sich entdeckt haben. Auch Friedrich Hölderlin könnte man noch mit seiner Geburtsstadt Lauffen am Neckar in Verbindung bringen. Für die eingefleischten Freunde schmaler Spuren ist dann auch noch die Zabergäubahn, die in Lauffen ihren Ausgangspunkt hatte, ein feststehender Begriff. Aber danach hört es bei den meisten mit dem Wissen über Lauffener Einzigartigkeiten auf.

Ortsbildprägend erheben sich neben der Rathausburg auf dem markanten Neckarfelsen seit über 130 Jahren weiter flussabwärts die Silotürme des Zementwerks unmittelbar neben der Altstadt in die Höhe. Dass von hier aus einmal eine circa fünf Kilometer lange schmalspurige Werksbahn auf 600 Millimeter Spurweite das Landschaftsbild zwischen Neckar, Stadt und Weinbergen mitgestaltete, mag heute unvorstellbar sein. Der heutige Rad- und Wanderweg auf dem rechten Neckarufer lässt es erahnen und eine Denkmallinie an der alten Trasse verrät dann am Rande der Stadt die eigentliche Bedeutung.

Drehstromübertragung und Zement

Mit einem Grundkapital von 1,5 Millionen Goldmark wurde am 9. Dezember 1888 auf Initiative des Zementforschers Wilhelm Michaëlis von 29 Investoren die Aktiengesellschaft „Württembergisches Portland Cement-Werk zu Lauffen am Neckar“ (WPCW) in der Festhalle Harmonie in Heilbronn gegründet. Neben der Stromerzeugung war die Fabrikation von Portlandzement der ursprüngliche Betriebszweck, der bis 2003 in Lauffen aufrechterhalten wurde.

Zwei Jahre nach der Gründung erwarb das Unternehmen gemeinsam mit der Stadt Heilbronn eine auf 50 Jahre abgeschlossene Konzession zur Erzeugung von elektrischer Energie. Großes öffentliches Interesse erregte 1891 anlässlich der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung die Drehstromübertragung Lauffen – Frankfurt, bei der erstmals Drehstrom erfolgreich über eine Strecke von 175 Kilometer übertragen wurde. Der in Lauffen erzeugte Strom betrieb in Frankfurt am Main 1000 Glühlampen und die Pumpe eines künstlichen Wasserfalls. Nach der Ausstellung versorgte das Kraftwerk in Lauffen den nahegelegenen Stadtteil „Städtle“ und die benachbarte Oberamtsstadt Heilbronn.

Zwischen 1898 und 1912 wurden im Umland weitere Kraftwerke errichtet. Die Stadt Heilbronn als Mehrheitseigner seit 1922 forcierte den Ausbau des regionalen Stromlieferanten, unter anderem auch durch Beteiligungen an verschiedensten Kraftwerkstypen, bis 2002 ihr 50,1 %-Anteil von der Energie Baden-Württemberg AG (EnBW) abgelöst wurde. 1980 erfolgte die Umbenennung in „ZEAG Zementwerk Lauffen – Elektrizitätswerk Heilbronn“. Seit 2004 firmiert man unter dem Namen ZEAG Energie AG.

Seit Firmengründung galt neben der Energiegewinnung der Ausweitung der Zementproduktion am Standort Lauffen als hoher Energiekonsument das zweite Augenmerk. Der Standort des Zementwerks am Neckar war so gewählt, dass zu Beginn der Zementherstellung der Abbau von Kalkstein im werksnahen Steinbruch



Festlich geschmückt wartet die E-Lok Nr. 2 am Einweihungswochenende 6. und 7. September 1986 in Nellmersbach auf Fahrgäste. Foto: Michael Jahnle



Nach sieben Jahren Museumsbetrieb fährt die E-Lok Nr. 2 aus eigener Kraft am 21. Juni 1993 auf den Denkmalsockel am Park-and-Ride-Platz. Foto: Michael Jahnle

Ausstellungsbahn entwickelt. Dass die E-Lok dafür viel zu schwer und unhandlich war, dürfte allen Mitstreitern von vornherein bewusst gewesen sein.

Als erste Lokomotive in der Sammlung des Freundeskreises Feldbahn ziert die E-Lok Nr. 2 seither unser Logo. 2011 überarbeiteten wir unser „Markenzeichen“. Die farbige Gestaltung sollte lange die neue geplante Farbgebung unserer E-Lok Nr. 2 werden.

Weitere Ausbaupläne der Feldbahnanlage am Park-and-Ride-Platz

Im Frühjahr 1987 durften wir als Freundeskreis Feldbahn im Zementwerk die Gleise und zwei Weichen des Entladebahnhofs abbauen. Mit diesem Material sollte eine Feldbahnpräsentationsanlage auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Nellmersbach entstehen. Auch das Stationsgebäude sollte als Vereinsheim wiederaufgebaut werden. Dieses Vorhaben musste zugunsten weiterer Park-and-Ride-Plätze aufgegeben werden.

Vom 31. August bis zum 2. September 1990 fuhr die E-Lok Nr. 2 bei der Gewerbeausstellung „Beim See“ fast 30 Kilometer weit auf einer 68 Meter langen Vorführestrecke mit Besuchern hin und her. Die letzten offiziellen Fahrtage am Park-and-Ride-Platz in Nellmersbach fanden am 19. und 20. Juni 1993 statt. Die ausführende Baufirma für die Erweiterung der Parkplatzanlage forderte schon einen Tag später das sofortige Umstellen der Lok inklusive Gleisrückbau. Mit dem abgebauten Gleis konnte die Lok quasi „fliegend“ einen provisorischen Abstellort am Rande der Baumaßnahme am 21. Juni abends erreichen. So fuhr die E-Lok Nr. 2 mit ihren nur 22 Jahren auf den „Denkmalsockel“.

Beim Freundeskreis Feldbahn hatte die E-Lok es in sieben Jahren auf 31 Betriebstage gebracht und laut ihrem Tacho 88 Kilometer zurückgelegt, wobei sie am 21. Juni 1993 nur einmal noch die ganze Strecke abfuhr und dann noch circa 20 Meter auf ihren Abstellplatz. Hier musste sie danach zweimal von Graffiti befreit werden, aber sonst bekam sie manches Mal Besuch von mir, wenn ich mit der S-Bahn zur Arbeit fuhr. Hätten die Brüder John und Bob van Rooij von der „Gelderse Schmalspoor Stichting“ in den Niederlanden sich der Lok nicht angenommen, wäre sie sicher nach und nach in Nellmersbach von der Natur überwuchert worden. Zumindest das alte Denkmalgleis war völlig zugewachsen, als es am 19. Oktober 2013 als letztes Gleisstück der ersten Vorführestrecke abgebaut wurde.

Die Technik des Transports der 24 Tonnen schweren E-Lok

Warum konnte und kann diese 24 Tonnen schwere Lokomotive einfach mit vier Hebebändern oder Ketten angehoben werden? Der Lokrahmen besteht aus 70 Millimeter starken Stahlplatten an jeder Lokseite. Diese Platten sind 5,6 Meter lang. Im Bereich des Führerhauses sind sie 1,96 Meter hoch, an den Frontseiten verjüngen sie sich auf 1,60 Meter. Die beiden Stahlplatten der Frontseiten sind 1,60 Meter hoch und 1,60 Meter breit und ebenfalls 70 Millimeter dick. Der Führerhausboden und die Vorder- und Rückseite des Führerhauses (1,10 Meter hoch und 1,55 Meter breit) sind aus Stahlplatten mit einer Stärke von 25 Millimeter gefertigt worden. Der restliche Teil des Führerhauses mit Dach sowie die Klappen der beiden Vorbauten bestehen aus 5 Millimeter starkem Stahlblech.

Deshalb zieht man die Hebezeuge durch die Öffnungen zu den Sandkästen von