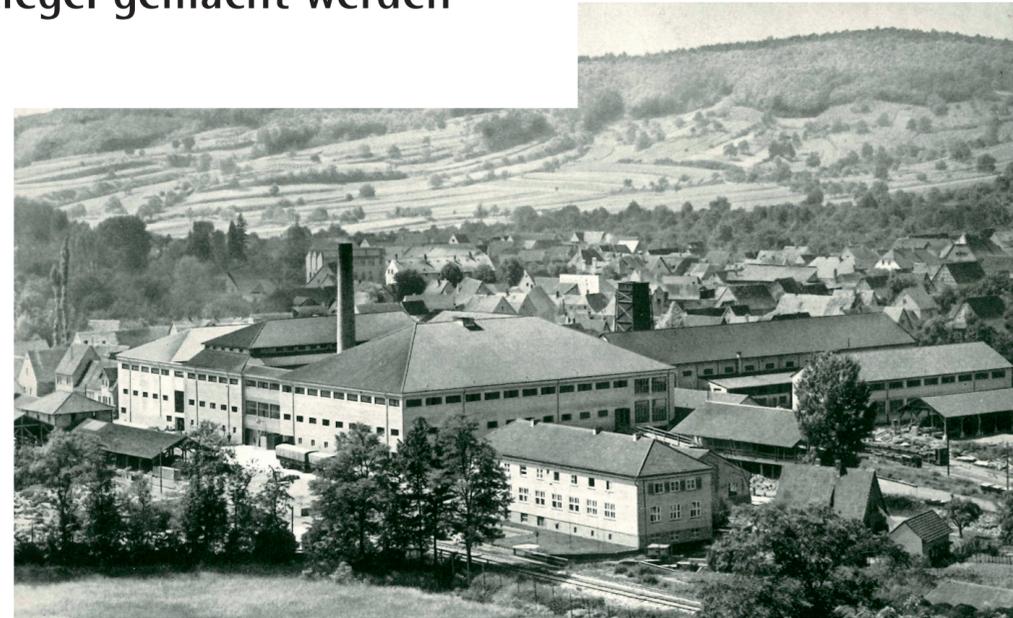


# >> Das Ziegelwerk Bott in Rauenberg

## Ton – Das Material, aus dem Ziegel gemacht werden

Er sieht aus wie Lehm.  
In feuchtnassem Zustand ist Ton sehr gut zu formen. Nachdem Ton gebrannt wurde, wird er hart wie Stein. Die Form bleibt beim Brennen erhalten. Die Farbe jedoch ändert sich, der Ton wird „ziegelrot“.



Die 250 Männer des Ziegelwerkes in Rauenberg gewannen den Ton aus den Tongruben in Frauenweiler. In Loren wurde der Ton von dort bis ins Werk nach Rauenberg transportiert und für die Weiterverarbeitung vorbereitet.

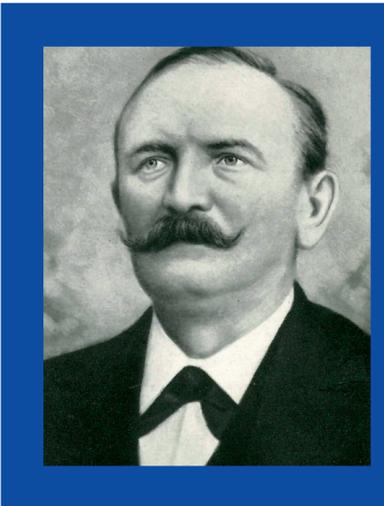
Das Bottbähnle, eine Feldbahn, die dem Transport von Ton diente, fuhr unmittelbar westlich der Waldangelbachbrücke. Die damalige Brücke diente ausschließlich der Feldbahn zur Überquerung des Waldangelbachs. Heute ist sie eine Fuß- und Radwegbrücke.

Um die gleichbleibende Qualität zu sichern, wurden die Ziegel nach der Fertigung noch von Mitarbeitern geprüft. Nach der Prüfung wurden die Ziegel nach ganz Deutschland ausgeliefert.



## Berthold Bott

Im Jahre 1878 gründete Berthold Bott das Ziegelwerk in Rauenberg. Bereits sein Vater und Großvater betrieben eine Ziegelei in Odenheim. 1892 wurde im Werk der erste Ringofen erbaut. Damit wandelte sich das Unternehmen von einem Handwerksbetrieb in eine Fabrik mit maschineller Fertigung. Im Jahre 1919 wurde dieser Ofen durch einen Zick-Zack-Ofen ersetzt. Durch Fleiß und permanentem Streben nach bester Qualität gelang es, die gesteckten Ziele zu erreichen. „Rauenberger Bott-Ziegel“ waren im ganzen Lande bekannt.



>> sauber und sicher

AHW

ABWASSER- UND HOCHWASSERSCHUTZVERBAND  
WIESLOCH



# >> Nebenbahnverbindung Wiesloch – Waldangelloch

An dieser Stelle befand sich ein ungesicherter Bahnübergang der normalspurigen Nebenbahn Wiesloch – Waldangelloch, die im Bahnhof Wiesloch-Stadt von der 1901 eröffneten Nebenbahn Wiesloch – Meckesheim abzweigte. Auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände befindet sich heute der Platz "Am alten Stadtbahnhof".

Der Streckenabschnitt zwischen Schatthausen und Meckesheim wurde bereits am 1. Oktober 1922 wieder stillgelegt, da die Überwindung des Höhenabschnitts dazwischen mit Steigungen bis zu 2,5% betrieblich aufwändig und wegen zu geringer Nachfrage nicht wirtschaftlich war.

Der Bahnbetrieb wurde zunächst mit Dampflokomotiven bzw. auf dem Abschnitt Staatsbahnhof – Oberstadt zusätzlich mit zwei Elektrotriebwagen betrieben. Ab 1939 fuhr der erste, gebraucht erworbene Verbrennungstriebwagen.

Der wachsende private Kraftfahrzeugverkehr führte ab 1967 zur abschnittswisen Stilllegung des verbliebenen Abschnitts nach Schatthausen. Am 31. Mai 1980 endete der Betrieb der gesamten Nebenbahn Wiesloch-Walldorf- Waldangelloch. Beim Bau der Umgehungsstraßen B3 und B 39 (heute L 723) wurde die Strecke Wiesloch-Walldorf – Wiesloch-Stadt aufwändig neu trassiert, auf einen Damm verlegt und für eine Elektrifizierung vorbereitet, um einen S-Bahn-Anschluss für Wiesloch zu ermöglichen.



Zwei Züge des „Bottbähnles“, 1956 unmittelbar westlich der Waldangelbachbrücke, die damals die Feldbahn über den Waldangelbach brachte und heute Fußgängern und Radfahrern dient.



Das Bild aus den letzten Betriebsmonaten der Nebenbahn, im Volksmund auch „Entenmörder“ genannt, entstand ungefähr an der Stelle dieser Tafel. Es zeigt den Esslinger Triebwagen VT 103 mit den Beiwagen 998 033-5 und 16.

## Tontransport mit der Feldbahn (Lorenbahn)

Hier führte ursprünglich die Feldbahn der Rauenberger Ziegelwerke Emil Bott GmbH, um den Rohstoff Ton von den Tongruben bei Frauenweiler zu den Produktionsanlagen nach Rauenberg zu transportieren. Die Bahn verlief von Rauenberg kommend fast bis zur Waldangelbachbrücke (heute Fuß- u. Radwegbrücke) **parallel** zur ehemaligen Nebenbahn („Entenmörder“) Wiesloch – Waldangelloch. Die Feldbahn wurde 1969/70 stillgelegt. Bis zur endgültigen Schließung der Gruben erfolgte der Tontransport per Lkw.

>> sauber und sicher

