

Verein
**Württembergische Schwarzwaldbahn
Calw - Weil der Stadt e.V. (WSB)**

Verkehrspolitische Bürgerinitiative seit 1987

Überlegen bahnfahren

WSB e.V., Altburger Str. 12, 75365 Calw



**Württembergische
Schwarzwaldbahn
Calw**

Reaktivierung Calw · Weil der Stadt
Bahnprojekt Calw · Böblingen

Rundschreiben Nr. 2/2004

6. Dezember 2004

Liebe Mitglieder,

zum Jahresende werden gerne Rückblicke gehalten, vor allem bei Erfolgen. Damit wurden wir bisher nicht sehr verwöhnt. Die amtliche Feststellung "Ohne den WSB-Verein gäbe es die Schwarzwaldbahn nicht mehr" konnte von den meisten von uns nur "geglaubt" werden. Nun, in diesem Jahr scheint tatsächlich eine Wende zu Gunsten der Bahn eingetreten zu sein. Dass Sie wieder einmal recht spät von uns hören, liegt ebenso wieder einmal daran, dass wir bestimmte Ergebnisse und Entscheidungen abwarten wollten. In den vergangenen rund 18 Jahren hatten wir allerdings hinreichend Gelegenheit, Skepsis und Gelassenheit zu entwickeln, so dass ich auf weitere Kommentare oder die Äußerung von Superlativen hierzu fast verzichte.

Zählen wir also einfach auf: 1) Die Beziehungen des Vereins zum Landkreis Calw gestalten sich konstruktiv und kollegial. Das haben wir uns immer gewünscht. 2) Unser Engagement scheint geschätzt zu werden; wir sind zum Betreiberwechsel auf der Nagoldbahn als Gäste im Sonderzug eingeladen und haben - ohne davon zu wissen - uns angeboten, die ersten Fahrgäste persönlich zu begrüßen. 3) Überaus erfreulich: Die DB möchte fast eine Million Tonnen Erdaushub per Schiene bis zur alten Bahndepotie Hirsau-Welzberg bringen, wodurch der erste Streckenabschnitt mitsamt dem Anschluss ans DB-Netz wieder hergestellt werden würde. 4) Keineswegs nebenbei: Die Standardisierte Bewertung für Calw - Weil der Stadt (wir entsinnen uns: 1989 vom Bund unter fadenscheinigen Gründen abgelehnt!) ist nunmehr durchgeführt und positiv ausgefallen. Das ist der entscheidende Schritt auf dem Weg zur Reaktivierung seit der letzten Fahrt vor 21 Jahren. 5) Für das Vereinsklima erfreulich: Die Zahl der Aktiven ist wieder gestiegen. 6) Die erneut hohe Schar von Besuchern am Denkmalstag im Herbst zeigte, dass die Öffentlichkeit weiterhin regen Anteil an der Schwarzwaldbahn nimmt, auch wenn dieses Jahr nach außen hin nicht viel zu hören war. 7) Im Frühjahr 2005 ist eine gemeinsame Veranstaltung mit dem Landkreis vorgesehen, ein "Schienensymposium".

Wer hätte das alles vor gut einem Jahr noch gedacht! Wir können also das nächste Vereinsjahr mit Schwung beginnen!

Ein Frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfreuliches Jahr 2005 wünscht Ihnen

Ihr Hans-Ulrich Bay, 1. Vorsitzender

Nahverkehr

Der Durchbruch?! Für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Calw - Weil der Stadt können grundsätzlich Zuschüsse gewährt werden. Das ergibt sich aus der so genannten Standardisierten Bewertung, erstellt von der Ingenieurgesellschaft Verkehr (IGV) Stuttgart. Dem Verwaltungsausschuss des Landkreises Calw ist die Studie von der IGV am 29. November 2004 präsentiert worden. Hätte die Studie ursprünglich Ende 2003, dann im Frühjahr 2004 vorliegen sollen, so hat sich das Warten gelohnt: Die Ergebnisse zeigen, dass der Nutzen der Reaktivierung rechnerisch höher zu bewerten ist als die Kosten, also den Faktor 1,0 überschreitet (anders ausgedrückt: Setzt man die Kosten gleich 100 Prozent, so muss der Nutzen mindestens 101 Prozent ergeben, sprich das Ergebnis muss höher liegen als die reine Kostendeckung). Das bedeutet, dass das Land Zuschüsse zu den Investitionen leisten darf. Nur so ist das Projekt für die Kommunen finanzierbar. Im einzelnen: Die Untersuchung eines dieselbetriebenen Regionalbahnverkehrs kommt auf den Faktor 1,05; bei elektrischem Betrieb (Stadtbahn) werden 1,14 erreicht. Die alternative Berechnung einer Streckenführung

von Calw nach Südosten über das Stammheimer Feld (Industriegebiet) anstatt auf der vorhandenen Strecke kommt auf 0,54 - nicht verwunderlich beim Bauaufwand und der Tatsache, dass der 5000-Einwohner-Ortsteil Stammheim dann erst nicht gut erschlossen wäre. Obwohl die Werte relativ knapp über der magischen Grenze von 1,0 liegen, sind die Gutachter zuversichtlich: Der Innerortsverkehr Calw Zentrum - Calw-Heumaden ist noch nicht mit eingerechnet; außerdem kann angenommen werden, dass der bisherige Parallelverkehr mit Bussen über Ostelsheim aufgegeben wird und dieses Aufkommen dann ebenfalls der Schiene zufließt.

Es wird weiter gerechnet

Der Verwaltungsausschuss hat das Ergebnis dem Kreistag zur Kenntnisnahme empfohlen; es ist üblich, dass sich der Kreistag diesem Votum anschließt. Dies umfasst den Beschluss für eine weitere Untersuchung, die Folgekostenrechnung. Darin werden über einen angenommenen Zeitraum von 30 Jahren die Betriebskosten sowie die Kosten für Sanierung und Ersatzbeschaffung von Anlagen und Betriebsmitteln errechnet. Zwei verschiedene Rechnungen - einmal für Diesel-, einmal für elektrischen Betrieb - sollen die Entscheidung erleichtern. Die Folgekostenrechnung ist ebenso wie die Standardisierte Bewertung die rechtliche Grundlage für das Land, dass überhaupt Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) gezahlt werden dürften. Der erste Schritt, die "Standi", ist also nach jahrelangem Bangen doch günstig ausgegangen, jetzt folgt der zweite.

Für den Dieselmotor spricht bisher trotz des weniger günstigen Bewertungsfaktors, dass keine Investitionen für Oberleitung und Stromversorgung anfallen. Hauptargument ist aber (diese Argumentation des Landkreises freut uns besonders), dass der Betrieb mit den selben Fahrzeugen wie auf der Nagoldbahn versehen werden und die gemeinsame Werkstatt (in diesem Fall in Tübingen) genutzt werden könnte. Denn dies würde bedeuten, dass die Gleisverbindung zum DB-Netz auch in Calw Süd wieder hergestellt werden würde, was viele Vorteile hätte (Güterzüge, Sonderverkehre, rascher Fahrzeugtausch etc.). Anlässlich dem im Jahreslauf 2003 erfolgten teilweisen Ausbau der Anschlussweichen und Stellwerkstechnik in Calw Süd durch die DB wollten wir nämlich mit den obigen Argumenten im voraus dem Landkreis gegenüber erreichen, dass dieser sich zur Beibehaltung der Gleisverbindungen entschließt, auch wenn sie im Moment nicht genutzt werden. Bei den von der DB für diesen Fall geforderten Zahlungen und Anordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mussten wir aber einsehen, dass ein solcher Appell keine Wirkung gehabt hätte.

Ob so oder so - Hauptsache "dass"

Der elektrische Betrieb wäre im Moment fahrzeugtechnisch als "Insellösung" weniger sinnvoll; allerdings lässt der Verband Region Stuttgart derzeit in Frage kommende Lösungen für einen Zweisystembetrieb der Stadtbahn Stuttgart (SSB) auf Eisenbahnstrecken untersuchen. Wohlweislich ist Calw - Weil der Stadt als "verbandsgrenzenüberschreitende" Linie (das alte politische Problem) nicht darin enthalten - aber über Grenzen hinaus d e n k e n ist ja niemand verboten.

Das Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg (UVM) prüft derzeit die "Standi"; danach wird die Folgekostenrechnung beginnen. Wenn diese vorliegt (wohl im Lauf von 2005), haben die Kommunen eine Entscheidungsgrundlage für Beschlüsse über laufende Zuschüsse, denn sie müssen nach erfolgter Streckensanierung den laufenden Betrieb bezahlen (und natürlich den einmaligen Kommunalanteil von mindestens 25 % an der Sanierung). Anspruch auf Förderung nach dem GVFG gibt es übrigens nicht, nur war die Förderung bisher finanziell nie ein Problem ...

Inzwischen fahren aber selbst auf so "exotischen" Strecken wie Sauschwänzlebahn oder Münsinger Altbahn wieder Berufs- und Schülerzüge; nur Calw - Weil der Stadt als wirklich wichtige Verbindung und als einziges Projekt aus dem "Schienenkonzept" des Landes von 1990 steht noch auf dem Abstellgleis. Dies ist kein Zufall. - Wir denken, dass das Loseisen des verhältnismäßig geringen unteren zweistelligen Millionenbetrages aus Landesmitteln für die Schwarzwaldbahn wie immer bei solchen Dingen vor allem eine Frage des politischen Willens sein wird. Im Auge behalten sollte man dabei auch, dass für alle anderen Arten von Verkehrsprojekten - angefangen bei Bundes- und Kreisstraßen - nach wie vor keine Standardisierte Bewertung gefordert wird. Zwar gibt es inzwischen wenigstens Umweltverträglichkeitsprüfungen, aber einer Bewertung von Nutzen und Kosten einer Straßenbaumaßnahme weichen die Gesetzgeber aus "guten" Gründen seit Jahrzehnten aus ... Und die neuerdings vorgeschriebene Folgekostenrechnung ist ein bewusster Hemmschuh gegen weitere Investitionen in den ÖPNV, denn kein Parlament und kein Straßenbaulastträger kalkulieren den Aufwand der nächsten 30 Betriebsjahre - mitsamt allen Personalkosten von Straßenmeisterei und Verkehrspolizei bis zur Generalsanierung - in ihre Baubeschlüsse für Straßen ein.

DB-Anschlussbahn zur Bahndeponie Hirsau Welzberg

Was verbirgt sich wohl hierunter? Reichs- und Bundesbahn haben etwa von 1940 bis 1973 innerhalb der "Fuchsklingenkurve" oberhalb von Calw-Hirsau (km 44,5) einen wie damals üblich ungeordneten Auffüllplatz für Schlacke, Kriegstrümmer und Bahnabfälle aller Art betrieben (siehe WSB-Schwarzwaldbahn-Anzeiger Nr. 9). Die Hälfte des gesamten Tälesbachtals (links der Bahn, rechts des Baches) ist damals nach und nach aufgefüllt worden; der einst beidseits freistehende über 50 Meter hohe Hirsauer Bahndamm wurde zum einseitigen Hangdamm. Zur statischen Sicherung der Deponie soll nun der ohnehin beim Bahnbau 1872 künstlich verlegte Tälesbach verdolt und der gesamte Talgrund vollends aufgefüllt werden. Als Doppelnutzen ergibt sich eine erhebliche Ablagerungsfläche für unbelasteten Erdaushub, vermutlich von den DB-Neubaustrecken (Rheintal?). Denn es ist die DB, welche hier 800 000 bis 900 000 Kubikmeter Erde einbauen will. Weil eine Anfahrt mit Lkw denkbar schlecht möglich wäre, ist der Stadt Calw der Hinweis an die DB zu verdanken, dass eine Bahndeponie an einer Bahnstrecke liegt! Kurz, die DB plant, den Anschluss in Calw Süd wieder herzustellen und zirka 3 km Strecke bis oberhalb Hirsau für 2 Mio. Euro zu sanieren.

Da die Strecke bekanntlich längst dem Landkreis gehört, wird dieser seine Zustimmung geben. Die Transporte sollen innerhalb der nächsten zwei Jahre stattfinden. Der Landkreis rechnet buchstäblich bereits fest damit, denn die sanierten Streckenkilometer werden in die "Standi" einfließen, wodurch der rechnerische Aufwand sich verringert und sich der Nutzen etwas weiter erhöht. Da die DB - wenn sie das Deponieprojekt durchziehen will - nicht anders kann, als ihren einstigen Streckenteil zu sanieren, wird nicht davon ausgegangen, dass die Kommune nach Abschluss der Deponiefahrten der DB noch Geld für das neuwertige Gleis gibt. Ein (wie unsere badischen Freunde sagen würden) gut schwäbisches Geschäft!

Nagoldbahn

Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember übernimmt die DB-Tochterfirma ZugBus RAB GmbH (Ulm) den Zugbetrieb auf der Nagoldbahn Pforzheim - Calw - Horb (und Horb - Tübingen). Güterverkehr und Anlagen verbleiben direkt beim DB-Konzern (DB Netz AG). Das Engagement des WSB für den ÖPNV im Landkreis Calw äußert sich dergestalt, dass WSB-Aktive am Vormittag des 12. Dezember (Sonntag) die Kunden in den ersten "neuen" Zügen im Namen der RAB begrüßen wollen (natürlich möchten wir auch WSB-Drucksachen unters Volk bringen).

Am Sonntag um 14 Uhr wird in Horb das neue Kundenzentrum der RAB eröffnet. Die RAB übernimmt die bisherigen Fahrkartenausgaben Nagold, Calw und Bad Liebenzell und eröffnet diese wieder. Gleichzeitig werden hier Service- und Verkaufsstellen der Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw (VGC) eingerichtet, weil die RAB nunmehr in der VGC vertreten sein wird. Die Nagoldbahn ist ab diesem Zeitpunkt voll in den VGC-Tarifverbund einbezogen; Bahn und Bus können dann freizügig mit dem selben Fahrschein benutzt werden. Bisher wollte dies ein Teil der Busunternehmer in der VGC nicht; jetzt hat sich die Vernunft zu Gunsten der Fahrgäste durchgesetzt. Dies ist ein Verdienst des Projektleiters der RAB für die Nagoldbahn, Bernd Weckler, einem engagierten und durchsetzungsfähigen Berufseisenbahner und Bahnaktivisten. Leider verschlechtern sich die Anschlüsse der Nagoldbahn vorläufig, bis weitere Kreuzungsbahnhöfe wieder eingerichtet sind. Eine günstigere Veränderung ist wegen des festen zeitlichen Gefüges des Integralen Taktfahrplanes für Baden-Württemberg (ITF) leider nicht möglich.

Die Südbadenbus GmbH richtet ab dem 12. Dezember auf der Würmtal-Buslinie 666 Weil der Stadt - Pforzheim werktags einen Stundentakt, am Wochenende einen Zwei-Stunden-Takt ein; Haltestellen werden vereinheitlicht. Nicht nur für den Berufsverkehr wird diese landschaftliche sehr reizvolle Verbindung damit stark aufgewertet. Beispielhaft! Bitte auch benutzen ...

Schienensymposium

Nachdem sich die Veröffentlichung der "Standi", die ein gutes Anknüpfungsthema gewesen wäre, verzögerte, kam das Vorhaben 2004 nicht zustande. Das Projekt einer politisch-öffentlichen Veranstaltung wird vom Landkreis und dem WSB nun für 2005 verfolgt. Das Thema wird (auch) sein, ob und wie es mit der Schwarzwaldbahn nun nach den positiven Vorentscheidungen konkret weitergehen kann. Bei der WSB-Hauptversammlung am 17. März 2004 ist das "Gemeinsame Konzept für die Zusammenarbeit Landkreis Calw - WSB" von Vizelandrat Roland Bernhard und unserem Hans-Ulrich Bay unterzeichnet worden; das Symposium entspricht auch den in dem Konzept geäußerten Absichten.

Präsentationsfahrten, SCW Calw-Weil der Städter Schwarzwaldbahn Förder-GmbH

Rechtsgrundlage für öffentliche Fahrten auf einem Schwarzwaldbahn-Teilstück ist die Gründung eines Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens (EIU). Der Landkreis verfügt nicht über diese Eigenschaft und will sie auch nicht erwerben. Andere EIU konnten nicht gewonnen werden, zumal dies der Landkreis auch nicht wollen würde. Der WSB muss also selber in die Hosen steigen. Nach langer Suche konnte ein neuer Betriebsleiter aufgetan und die zur Antragstellung beim UVM erforderlichen Unterlagen zusammengestellt werden, auch wenn sich dies wegen akutem Zeitmangel monatelang hingezogen hat. Auch die haftungs- und versicherungsrechtlichen Fragen sind nun weitgehend zufriedenstellend geklärt. Die Unterlagen wollen wir noch 2004 in Abstimmung mit dem Landkreis beim Land einreichen. Einmal geht es um die Zulassung der SCW-Schwarzwaldbahn GmbH als solches und zum anderen um die Erteilung der Konzession für öffentlichen Bahnbetrieb für den Streckenabschnitt Bahnhof Althengstett - Ortsende Richtung Calw (ca. 1,5 km). Das ist nicht viel, für alles andere wurden die Hürden vom UVM aber vorläufig hoch gehängt, wohl nach dem nachvollziehbaren Motto, jetzt soll der Verein erst einmal das hinbringen. Mit dem Landkreis ist in kollegialer Weise ein Übernahmevertrag vorbereitet worden dergestalt, dass der Kreis weiterhin die Unterhaltungskosten der Bauwerke trägt und dass die GmbH die Konzession jederzeit zurückgibt (und der Kreis sie wieder beim Land beantragt), falls absehbar ist, dass der reguläre ÖPNV auf der Gesamtstrecke aufgenommen wird (nichts anderes wollen wir ja).

Man könnte nun sagen, was soll der Aufwand des WSB noch; die Strecke wird ja eh in absehbarer Zeit komplett hergerichtet. Aber noch ist dies weder sicher noch zeitlich einschätzbar, und so lange wollen wir keine Gelegenheit verstreichen lassen, um endlich Sonderzüge zu fahren. Denn etwas Ehrgeiz darf man uns dabei auch zugestehen: 1987 sind wir angetreten, mit solchen Zügen für die Strecke und ihre wichtige Bedeutung Werbung zu machen. Bis heute haben wir dieses gering anmutende Vereins-Zwischenziel nicht erreicht, um so hartnäckiger aber halten wir daran fest.

Tag des offenen Denkmals

Rund 400 Besucherinnen und Besucher durften wir am "Tag des offenen Denkmals" am 12. September 2004 zählen. Je über 100 Personen tauchten im Stellwerk 1 Calw Süd und in der Ausstellung am Bahnhof Althengstett auf, und gut über 120 Interessenten nahmen zum ungläubigen Erstaunen unseres "Wanderführers" an der Tunnelbegehung ab dem Bahnhof Hirsau teil. Unsere Erwartungen sind damit mehr als übertroffen worden. Besonders erfreulich war, dass Menschen aller Altersgruppen dabei waren und uns viele sachkundige Fragen erreichten, wann und in welcher Form die Schwarzwaldbahn wieder fahren soll. Wir danken allen Gästen ebenso wie allen beteiligten Mitgliedern und nehmen dies als Bestätigung und Ansporn wahr. Selbstverständlich werden wir die Angebote auch am Denkmalstag 2005 nach Möglichkeit wieder feilbieten.

Lokstation Calw, Anlagen Calw Süd

So rastlos wie noch nie gingen im Sommerhalbjahr 2004 die Arbeiten auf unserem Pachtgelände im ehemaligen Bahnbetriebswerk Calw weiter: im Stellwerk 1 im inneren und auf dem Bw-Gelände die Neuverkabelung für Strom und Licht praktisch abgeschlossen (seit Oktober 2005 brennen bei Dunkelheit abends bei Bedarf wieder die ersten Mastlampen, was die oft unvermeidliche Abendtätigkeit enorm erleichtert und sicherer macht); die hoffentlich letzten DB-Altlasten an Stahl und Holz entsorgt, die Werkstatteinrichtung weiter verbessert, Material- und Gerätelagerung besser organisiert, Wagendach abgedichtet, Bahnsteig vom 20-jährigen Moos gesäubert, Rodungsmaterial zu Brennholz verarbeitet ... Von den diesmal hierfür investierten rund 20 Arbeitstagen sieht der Betrachter von außen leider fast nichts; aber wir erfreuen uns einer weiter verbesserten, rationelleren Arbeitsorganisation, mehr Bewegungsfreiheit und neuer Hilfsmittel. Unseren "Kabelwurm" Simon Weber müssen wir bei dieser Gelegenheit für seinen unermüdlichen Einsatz loben!

Im Oktober wurden dann noch "nebenbei" zehn Kubikmeter Stahlschrott von Hand (!) zur Abholung eingesammelt sowie bei der Aktion Saubere Stadt nicht nur das Bahngelände Calw Süd als solches, sondern auch der Eingangsbereich der ehemaligen Bahn-Luftschutzstollen sowie die Splitterschutztürme vor der Bahnmeisterei von zum Teil jahre- und jahrzehntealten Müll gesäubert. Rund 40 Säcke (!) kamen so zusammen; eine kleinere Fortsetzung folgt 2005. Zu unserem Ärger kam es wieder zum Diebstahl von Telegrafendrähten der denkmalgeschützten Freileitung; rund 140 Kilo Kupfer stellte die Polizei erneut sicher und übergab sie uns. Und das, nachdem wir die vorhandenen Leitungen mehrere Winter lang mühsam freigeschnitten hatten.

Und da war noch etwas ...

Das inoffizielle Hauptprojekt für mehr als das Sommerhalbjahr 2004 bildete - unerwartet, wenn auch nicht überraschend - allerdings das Stellwerk 2 am Süden des Bahnhofs. Bekanntlich gehört Stellwerk 1 (am Nordkopf) der Stadt Calw und wird vom WSB museal erhalten. Stellwerk 2 verblieb, alsbald desolat, bei der DB; mangels Zugang und verkehrssicherem Zustand und wegen der vorübergehenden kommunalen Pläne mit dem Gelände (Straßenbau) war an einen Pachtvertrag bisher nicht zu denken. Bei der Hangrodung 2003/2004 zeigte ein Blick aufs Dach, dass dessen Sanierung nunmehr keinen Aufschub mehr duldet. Da ohnehin ein Gerüst erforderlich war, reifte der Gedanke, das Obergeschoss gleich komplett zu sanieren, vor allem damit die städtebauliche Optik in diesem Bereich (Caravan-Parkplatz gegenüber, Touristen"attraktion"!)) verbessert wird und wir der Stadt Calw insoweit helfen können und wollen.

Ein altes Haus ... - machen wir es kurz: Entgegen erster Annahme mussten wir drei der vier Dachpfetten, einen Teil der Sparren sowie wichtige, wenn auch nicht tragende weitere Fachwerkteile auswechseln; im übrigen war die Dachhaut mit aller Verbretterung, Abläufen und Zierbrettern komplett (aber mit gebrauchten Ziegeln, wegen der Kosten) zu sanieren; die südliche Verbretterung des Obergeschosses erstand mit allen Zierfasen und -öffnungen komplett neu; sämtliche Holzteile wurden per Flamme und Schleifer vom alten Lack sorgfältigst und absolut restlos befreit, bis die Zimmermannszeichen unserer verewigten "Kollegen" von 1889 zum Vorschein kamen; alles erhielt zum Schluss einen neuen Anstrich im traditionellen Farbschema creme-Ochsenblut für Holzgebäude der württembergischen Staatsbahn.

Noch gibt es viel zu tun: Aufarbeiten der (hässlichen, aber sehr gut erhaltenen 1960er-Jahre-) Fenster (ein Nachbau der originalen und filigranen Bleiglasfenster wäre nicht bezahlbar), Neuverbretterung des Erdgeschosses (der Verzicht auf die gesamte Verbretterung würde den ursprünglichen Zustand mit "Durchsicht" herstellen und ein Kleinod als letztes Stellwerk der "englischen Bauart" der KWStE schaffen, wäre aber im Moment mit mehr Aufwand verbunden und lässt sich später noch immer nachholen), Sanieren der unteren Knotenbleche der tragenden Stahlkonstruktion; Totalsanierung der Nebenbude, Wiedererrichten des zum denkmalgeschützten Ensemble gehörenden Draisenanbaues, dessen Reste nicht mehr zu retten waren; restliches Abholzen des über dem Stellwerk verlaufenden etwa 15 Meter hohen Felshanges ...

Weil das Gerüst nicht wie geplant Wochen, sondern Monate stand und der Gerüstbauer schließlich andeutete, es vor Ende des Sommers evtl. wieder anderswo zu benötigen, artete die Sanierung gegen ihr Ende in echten Stress aus: Über Wochen wurde ab August zwangsläufig täglich (!) gearbeitet, zum Schluss auch sonntags und bei begleitenden Hilfsarbeiten in der Werkstatt auch nachts; dies alles von unseren Berufstätigen nach Feierabend und auch vor beruflichem Arbeitsbeginn! Was dies bedeutet und dass es vereinspsychologisch nicht reibungslos ablief, kann man sich vorstellen. Gleichwohl haben alle "grad mit Fleiß" darauf geachtet, fachmännisch und wohl so penibel zu arbeiten wie seit 115 Jahren beim Bau des Stellwerks nicht mehr (was uns die Fachleute bestätigt haben): Balken aus abgelagertem Altholz mit Holzkern (statt - wie heute üblich - Randholz); Beseitigen konstruktiver Schwachpunkte (bauliche Vermeidung von Stellen, an denen sich wieder stehendes Wasser sammeln könnte) an Dach und Wand; sorgfältigster Anstrich.

Unser Dank gilt unseren hauptberuflichen Zuarbeitern Gipsner Negwer, Holzbau Seidt, Schreiner Braun, Dachdecker Habel, Flaschner Essig, Elektro-Hermann (alle Calw) und der Stadt Calw für viele gespendete Leistungen und manche Handreichung; unser Vorsitzender stellte die soliden Altbalken zur Verfügung (sein Fachwerkhaus steht bis jetzt trotzdem noch!). Besonderer Dank sei unserem sozusagen zwangsläufig über Nacht zum (Vereins-) Projektleiter gemachten Jürgen Espenhain ausgesprochen. Bei dieser größten Arbeitsleistung (und -belastung) seit Bestehen des Vereins hat er die Fäden trotz erheblicher Probleme eisern und charmant in der Hand behalten; ohne ihn wäre die Ruine eine solche geblieben. Nicht nur alle Mitwirkenden sind jetzt mit dem Ergebnis hoch zufrieden. Wir hoffen, dass die anstehenden Veränderungen auf dem Gelände auch die Chance bieten, das wir den Bau in unsere reguläre Betreuung übernehmen können.

Fahrzeuge

Im November 2004 ist die Untersuchungsfrist unseres Baufahrzeugs Skl 53 endgültig abgelaufen. Nach Auskunft des Sachverständigen kann die anstehende Hauptuntersuchung beim guten Gesamtzustand des Fahrzeugs evtl. relativ unaufwändig gehalten werden. Zur Finanzierung erwägen wir, dass wir den Skl - wie schon vom Vorbesitzer praktiziert - vorübergehend einem Gleisbauunternehmen vermieten, sofern dies von den Vorschriften her noch machbar ist. Wenn die SCW GmbH "aus den Windeln heraus" ist und sich abzeichnet, wie die Ausbildung unserer Fahrer aussehen muss, werden wir entscheiden, wie wir vorgehen.

Persönlich

Günter Riemer, Baubürgermeister der Stadt Calw, beendet zum Jahresende seine Tätigkeit an der Nagold und kehrt in gleicher Funktion in seine Heimatstadt Kirchheim/Teck zurück. Wir und die Schwarzwaldbahn verdanken seinem Engagement vielerlei Hilfestellung, die zumeist im Hintergrund ablief. Die Sanierungsarbeiten an der Strecke mit unserem Baufahrzeug, die uns praktisch und psychologisch enorm voran gebracht haben, wären ohne sein Zutun nicht möglich gewesen. Auch dass die Deponiesanierung, wenn sie verwirklicht wird, über die Schiene läuft, ist von ihm angestoßen worden. Sicherlich wird Günter Riemer die weitere Entwicklung der Schwarzwaldbahn aus der mäßigen Ferne interessiert verfolgen; wir werden das unsere dazu tun und hoffen, dass wir ihm seinen Wunsch, als "Bauarbeiter" auf der Strecke mitzufahren, früher oder später erfüllen können.

Service

Die Teilausstellung "Faszinierende Schwarzwaldbahn" (12 Ausstellungstafeln mit vielen Fotos und Dokumenten; Vitrinen und Originalteile) im Eisenbahnwagen "Donnerbüchse" ist geöffnet: Jeden 1. Mittwoch im Monat von 19 - 21 Uhr (an Feiertagen fällt der Termin auf den Mittwoch der Folgewoche). Gleichzeitig findet im Nebenraum unser Stammtisch (öffentliche Vorstandssitzung) statt. Der Eintritt ist frei. Standort: Bahnhof Althengstett, am Güterschuppen. *Achtung, im Januar 2005 verlegt vom 5. auf 12.1.*

Mitmachen

Als arbeitendes Vereinsmitglied sind Sie durch die Berufsgenossenschaft versichert. Es wird in der Regel samstags beim Herrichten der Bahnstrecke oder der WSB-Anlagen gearbeitet. *Bitte Bahnanlagen Calw Süd ohne Anmeldung nicht betreten; durchfahrender DB-Zugverkehr auf Gleis 1, Lebensgefahr.* WSB-Felsenpfad benutzen. Info: Jürgen Espenhain, ☎ 0 70 51 / 3 04 44; Helmut Schuck, Tel. 0 70 51 / 2 02 49

In eigener Sache

Wir wollen Ihr Geld! - Sie lassen Ihren Mitgliedbeitrag schon bisher per Lastschrift einziehen? Vielen Dank, aber bitte prüfen Sie, ob Ihre Bankverbindung usw. noch stimmt - wir haben jedes Jahr sehr teure Rücklastschriften! - Wenn Sie nicht am Lastschriftverfahren teilnehmen: Dann überweisen Sie bitte Ihren Jahresbeitrag 2005; wir versenden aus Portogründen keine Rechnungen oder Überweisungsvordrucke.

Stabiler Preis: Normalbeitrag 25,- EUR; Rentner/Jugendliche/Nichtverdiener 10,- EUR; Familienmitgliedschaft 30,- EUR. Jetzt schon Danke für Ihren Beitrag oder auch Ihre Spende. Als Steuerquittung dient Ihr Kontoauszug. Für Spenden (die über den Mitgliedsbeitrag hinausgehen) ab 50,- EUR versenden wir Spendenbescheinigungen. Vereins(betrags)konto (Achtung, Nummer geändert) Nr. 4 414 640, Spendenkonto Nr. 4 371 100; KSK Calw-Pforzheim, BLZ 606 510 70.

Das Protokoll der Hauptversammlung 2004 hätte vom Gewicht her nicht mehr in dieses Rundschreiben gepasst. Im Internet steht es unter www.schwarzwaldbahn-calw.de/Mitgliedschaft/Protokoll 13.3.04. Auf Wunsch senden wir es Ihnen gerne per Post zu; bitte rufen Sie an.

Termine

Jeden 1. Mittwoch im Monat, WSB-Stammtisch/Vorstandsbesprechung/Aktivensitzung; bei Feiertagen Verschiebung auf nächsten Werktags-Mittwoch. Jeweils 19 Uhr, im historischen Eisenbahnwagen "Donnerbüchse" am Bahnhof Althengstett. Info: Erich Sieferer, Tel. 0 70 51 / 70 02 81. www.schwarzwaldbahn-calw.de

Es grüßt Sie herzlich

Ihr Hans-Joachim Knupfer, Schriftführer