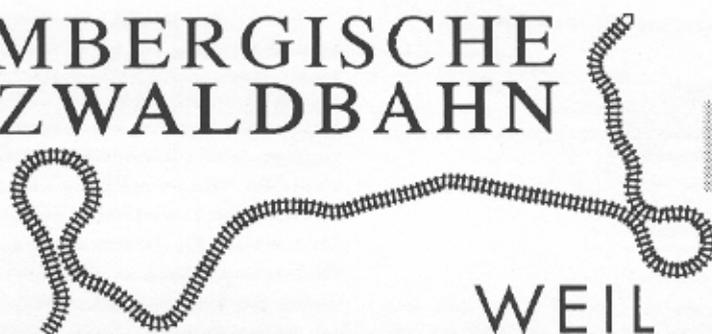


WÜRTTEMBERGISCHE SCHWARZWALDBAHN

ANZEIGER

Ausgabe
Nr. 1/93



CALW
WEIL DER STADT

VEREIN ZUR ERHALTUNG DER WÜRTTEMBERGISCHEN SCHWARZWALDBAHN E.V. (WSB) • CALW

"Fahrt frei" für die Schwarzwaldbahn -

Das "neue" Hebelstellwerk zu Calw ist einer der ersten Schritte dazu

Noch bis vor kurzem im grauen Tarnanstrich der Kriegsjahre, zeigte sich das "Stellwerk I" im derzeitigen Güterbahnhof Calw Süd eher unscheinbar. Es handelt sich um eines der letzten mechanischen Stellwerke, die einst auf jedem größeren Bahnhof zu finden waren. Mit Muskelkraft unter Hilfe von ausgeklügelter mechanischer Sicherheitstechnik wurden Weichen, Signale und Gleissperren gestellt. Die jedem Kind bekannten rot-weißen Flügelsignale - im Fachjargon 'Formsignale' (in Unterscheidung zu den Lichtsignalen) und im übrigen einfach 'Muckenbatscher' genannt - gehörten ebenso zu den Attributen der mechanischen Stellwerkstechnik (ab der Jahrhundertwende auch elektromechanisch) wie die schmiedehammerähnlichen Spannwerke und die stählernen Spanndrähte neben den Gleisen.

Während die Formsignale noch bis in die 30er Jahre bei Neubauten verwendet wurden und deshalb an einigen Orten noch lange erhalten bleiben werden, existiert im Bereich der Bundesbahndirektion Stuttgart gerade noch ein halbes Dutzend Bahnhöfe mit Stellwerken rein mechanischer Bauart, deren Tage sämtlich gezählt sind. Wenn auch seit 1989 außer Betrieb, stellt das Stellwerk I in Calw vielleicht das älteste seiner Bauart dar, errichtet wohl 1872 bei Einweihung des Streckenabschnitts Weil der Stadt - Calw - Nagold oder spätestens 1874 beim Anschluß Pforzheim - Calw. Als Teil der denkmalgeschützten Sachgesamtheit des Bahnhofs Calw (Süd) ging das Bauwerk ins Eigentum der Stadt Calw und 1992 in die pflegerische Obhut des WSB über, der seither eine Renovierung durchführt.

Fernziel ist es, daß das Stellwerk im Fall einer Wiederbenutzung der Schwarzwaldbahn Richtung Stuttgart als "arbeitendes Denkmal" in einen historischen Bahnbetrieb mit einbezogen werden kann. Dieser soll ausdrücklich nur eine touristisch reizvolle Ergänzung zu einem täglichen, zeitgemäßen Regulärbetrieb mit

modernen Fahrzeugen darstellen. Dann könnten auch einige der Formsignale wieder aufgestellt werden, als funktionsfähige Schaustücke.

Das Stellwerk ist eine Stahlfachwerkkonstruktion mit Holzaufbau, geliefert wie einst alle Stahlbrücken der Schwarzwald- und Nagoldbahn von der Maschinenfabrik Esslingen. Hingegen ist der Hersteller der Stellmechanik noch nicht bekannt. Wie an der Innenkonstruktion, der Gebäuderückseite sowie anhand alter Fotos erkennbar, hat man das Stellwerk im Laufe der Zeit nicht nur um eine Viertellänge nach Norden erweitert und den ursprünglich im Erdgeschoß völlig offenen Bau später verbrettert. Tatsächlich wurde auch das gesamte Gebäude einmal um mehrere Dutzend Meter nach Norden verschoben, was auch der Lageplan beweist! Daraus erklärt sich auch die einzigartige halboffene Ausführung der Stahltreppe zum Obergeschoß.



Der Vorstand des
Reichsbahn-Betriebsamts Calw
Bing / Seb

Calw, den 22. April 1944

An die
Reichsbahndirektion
Stuttgart

+ 47
39
HIT

RRD SCHWABING
CALW 25 APRIL 1944

Betreff: Weichen - und Stellwerkserneuerung
Bf Calw.
Anlagen : 1 Plan

Bei der am 19. ds. Mts. durchgeführten Oberbaueswageng-fahrt auf der Schwarzwaldbahn, an der die Herren Ministerialrat Dr Schramm, Abtl. Frks. Nägele, ORR Schneider, Obktr Stoll und auf der Rückfahrt ED Grandpierre und Tsktr 1 Schön teilnahmen, wurde die Weichen - und Stellwerkserneuerung auf Bf Calw Gegenstand einer Besprechung während der Fahrt.

Zunächst wurde festgestellt, daß der GEBau die Erneuerung der Stellwerke in Calw (Hochbau) für 1944 abgelehnt hat. Die Erneuerung der Weichen in der geplanten Weise ist damit in Frage gestellt. Da, wie Abtl. Frks. Nägele erklärte, noch eine weitere Kürzung des Bauvolumens vom RVM beabsichtigt ist, wird die Erstellung der Hochbauten für die Stellwerke auch im nächsten Jahr nicht möglich sein. Der bauliche Zustand der Weichen ist jedoch so, daß eine Erneuerung dringend noch im Jahr 1944 erforderlich ist. Herr Ministerialrat Dr Schramm bestimmte daher, daß die alten württembergischen Weichen in ihrer jetzigen Lage und Feigung durch neue Reichsbahnweichen zu ersetzen sind. Die dringend notwendige Vergrößerung der Gleisabstände und Verbesserung der Linie würde bei dieser Lösung vielleicht um Jahrzehnte hinaus verschoben werden. Ich schlage deshalb folgende Zwischenlösung vor :

Das jetzige alte Stellwerk I, an dessen Erneuerung bzw. Beseitigung das ganze Vorhaben zu scheitern droht, ist in Eisenfachwerkkonstruktion ausgeführt. Es ist ohne größere bauliche Schwierigkeiten möglich, das Stellwerkgebäude an einen der in beiliegenden Lageplan angegebenen Standorte I bzw. II zu ver-schieben, ohne nennenswerte Teile des Gebäudes abzubauen. Dadurch könnte die Weichenerneuerung samt Linienverbesserung und die Ver-größerung der Gleisabstände restlos, wie vorgesehen, durchge-führt werden. Die Weichen und Signale könnten, bis zur späteren Stellwerkserneuerung an das versetzte alte Stellwerk angeschlossen werden. Der geringe Mehraufwand an Leistung für das Anschließen der Weichen an das versetzte Stellwerk kann m E in Kauf genommen werden. Beispielsweise sind in ausreichender Zahl vorhanden, sodass in Zuge dieser Arbeiten auch das Entkuppeln der 5 gekuppelten Weichen-paare vorgenommen werden könnte. Die Änderung der Sicherungsanlagen wäre eine Arbeit für einen Signalbauszug oder einige Signalbautrupps.

Die bei dieser Zwischenlösung anfallenden geringfügigen Bauarbeiten (Fundament für Stellwerk) können als Unterhaltungsar-beiten angesprochen werden, wozu die Zustimmung des GEBau nicht erfor-derlich ist. Für diese Arbeiten stehen ausser bahneigenen Kräften orts-gebundene Kräfte zur Verfügung. Der größte Teil der Arbeiten könnte mit bahneigenen Kräften durchgeführt werden. Die Kosten betragen rd 3000.- M.

Ich bitte um Prüfung meines Vorschlags.

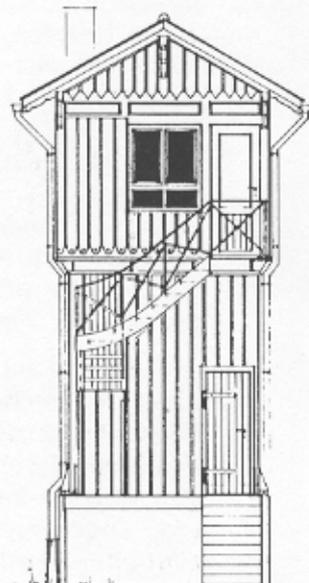
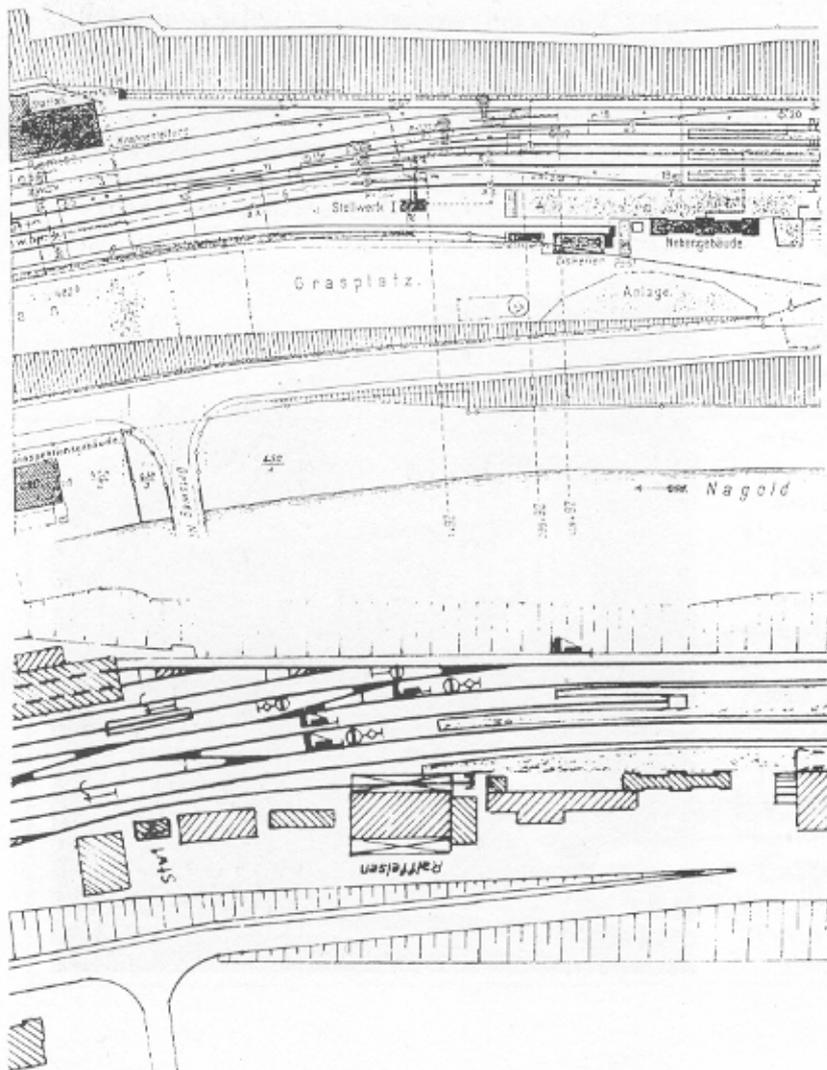
Genstein

Blaw

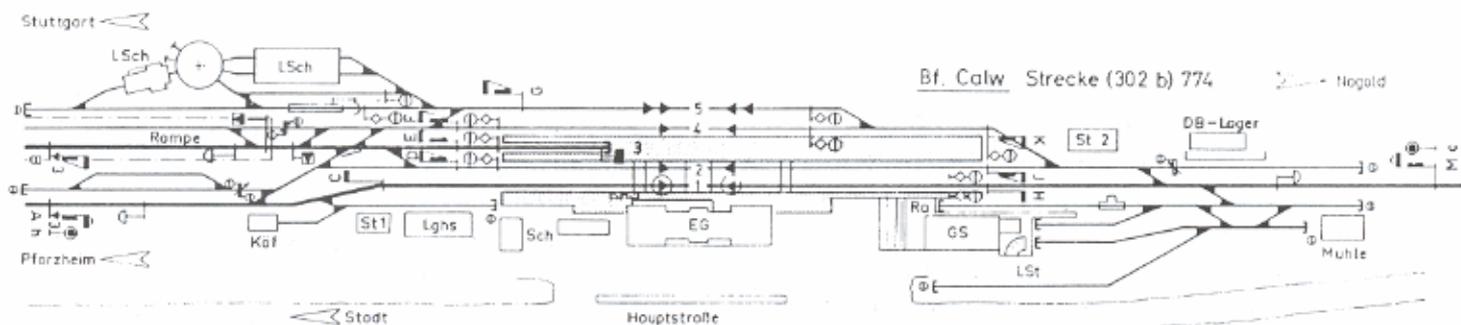
Oben: Falls die Maßnahme noch ausgeführt wurde, könn-te dies ein Hinweis auf die Verschiebung des Stellwerks-gebäudes sein. Der im Text genannte Lageplan ist leider nicht erhalten. Man beachte die offizielle Bezeichnung 'Schwarzwaldbahn'. (Vorlage: Staatsarchiv Ludwigsburg, Bestand K 411, Büschel 91)

Links: Lageplanausschnitt des Bahnhofs Calw, oben von 1909, unten etwa Zustand 1970. Das Stellwerk (unten Stw I genannt) hat seinen Standort gewechselt, die Bahn-steige und Gleisnutzlängen wurden verlängert, und die Gleisgeometrie hat sich zugunsten der Nagoldbahn ver-ändert. (Vorlage: Sammlung WSB)

*Rechts:
Aufriß des Stell-
werks, Abbil-
dungsmaßstab
1:160
(Baugröße TT)
(Vorlage: Peter
Wiesmeyer)*



SÜDEN
BESTAND



Oben: Schematischer Gleisplan des Bahnhofs Calw von 1973. Beide Lokschuppen und die 16-m-Drehscheibe waren noch vorhanden. Das Stellwerk ist mit 'St 1' bezeichnet. Von den Anweisungen des Fahrdienstleiters auf Stellwerk I (Befehlsstellwerk) ist das Stellwerk II rechts oben abhängig (Wärterstellwerk). (Vorlage: Hans-Joachim Spieth, aus Eisenbahn-Magazin 4/1973)

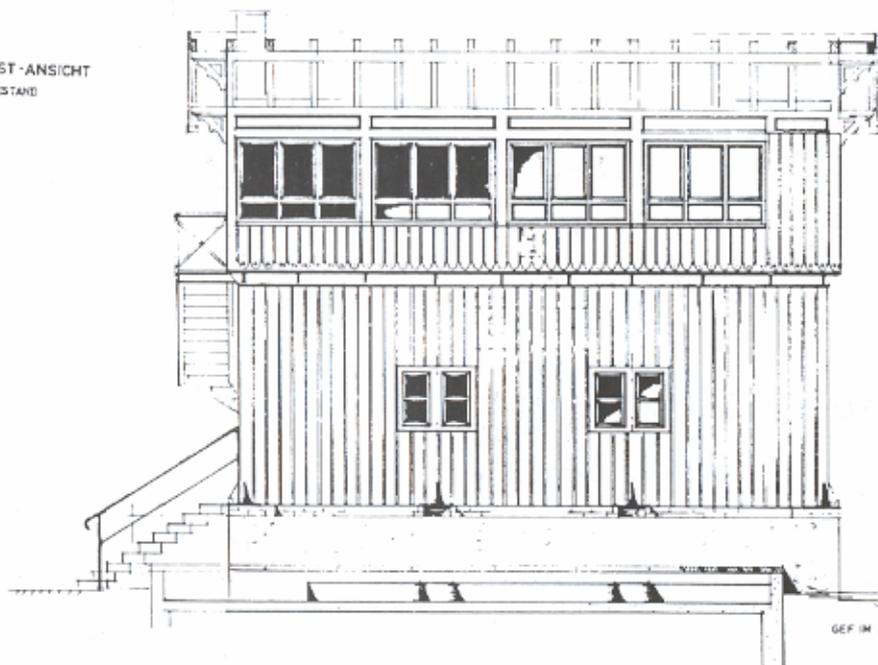


Bahnhof mit Villenkolonie

Gruss aus Calw

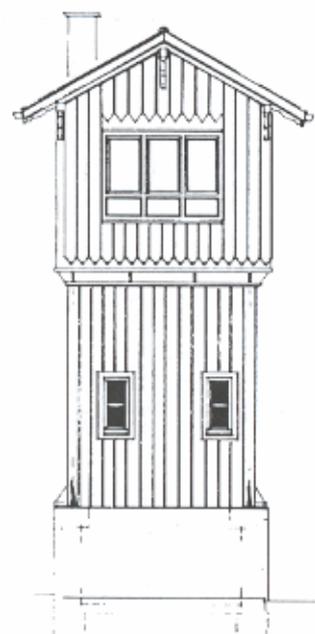
Mitte: Bahnhof Calw gegen Südwesten, um 1910. Rechts unten deutlich erkennbar das Stellwerk I mit offenem Erdgeschoß, völliger 'Freiluft-Treppe' und mit seinerzeit noch verkürzter Länge. Der Standort liegt noch in gerader Achse mit dem Empfangsgebäude und auf Höhe des heutigen Lagerhauses. (Vorlage: Sammlung WSB)

OST-ANSICHT
BESTAND



GEF IM JANUAR 1952

NÖRDEN
BESTAND



GEF IM JAN 1952

Noch nicht vergessen:

Die Württembergische Schwarzwaldbahn

Anno 1873 bekam Baden seine "Schwarzwaldbahn" Offenburg - Villingen, aber schon 1872 fuhr man in Württemberg offiziell auf der "Schwarzwaldbahn" Stuttgart - Calw.

Der Abschnitt Calw - Weil der Stadt ist seit 1983 ohne Personenverkehr und seit 1988 ganz außer Betrieb, jedoch nicht stillgelegt. Seit 1994 ist er Eigentum des Landkreises Calw und Industriegleis ohne Verkehr.

Um zu erreichen, dass sich die Kommunen aktiv um die Erhaltung der Strecke bemühen, gründete sich 1987 die Bürgerinitiative WSB e.V.

Was wir wollen

Ökologie, Reisekultur, Regionalförderung und Denkmalschutz gebieten folgende Ziele:

- *Erhaltung* der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt mit ihren technikhistorisch wertvollen Bauten als *einzigste staufreie Verkehrsverbindung* Nordschwarzwald - Stuttgart.
- Einführung eines *touristischen Zugbetriebs für den Ausflugsverkehr* und als Vorstufe einer vollen Reaktivierung
- *Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs* nach kundenfreundlichem Konzept als dieselbetriebene *Regionalbahn* (keine S-Bahn!) und Vorstufe für eine Regional-Stadtbahn
- *Förderung* einer diskutierten *Regional-Stadtbahn Calw - Böblingen* und Böblingen - Weil der Stadt unter Verwendung der vorhandenen Strecke und dem Neubau einer Teilstrecke

Impressum - Herausgeber: WSB e.V., Calw (2002);
erscheint nach Bedarf. Redaktion H.-J. Knupfer;
Titelkopfgestaltung: Eberhard Rieber.

Sie wollen mitfahren?

Hermann-Hesse-Express in Vorbereitung

Auf dem Streckenabschnitt Althengstett - Calw sind wir ehrenamtlich damit beschäftigt, die Gleise für einen touristischen Zugverkehr herzurichten. Denn nur so kommt auch das Projekt einer modernen Bahn in die Köpfe!

Sollen nach 20 Jahren wieder Züge fahren?

Wollen Sie uns helfen, dieses Ziel zu erreichen?

Ehrenamtliche Mitarbeiter sind willkommen, Vorkenntnisse nicht erforderlich. Natürlich sind wir auch für Spenden dankbar.

Aktueller Sachstand: im Internet unter www.schwarzwaldbahn-calw.de

Eisenbahn-Treffpunkt "Stellwerk 1" Calw

Am Südbahnhof, hinter dem WLZ-Markt.

In der Regel jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat öffentlicher Stammtisch/Vorstandssitzung

Museum in Vorbereitung. Objekte:

- Ältestes erhaltenes Stellwerk der Königlich Württembergischen Staatsbahn von 1889
- Historischer Reisezugwagen Ai 29 (geplant: Ausstellung und Tonbildschau)
- Sammlung historischer Gleisbauteile
- Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks (zugänglich an Sonderterminen)

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Jahresmitgliedsbeitrag:	25,-- €
Jugendliche, Rentner usw.	20,-- €
Familien	30,-- €

Vereinskonto: Kreissparkasse Calw
Nr. 41 46 41, BLZ 606 510 70

Auskunft: 1. Vorsitzender Hans-Ulrich Bay
Altburger Str. 12, D-75365 Calw

☎ + Fax 0 70 51 / 2 05 41

wsb@schwarzwaldbahn-calw.de

Für die freundliche Unterstützung
danken wir der

Kreissparkasse

*Engagiert und
leistungsstark*

Calw

