

„Wie eine Riesenschlange um den Welzberg“ Superlative zwischen Calw und Althengstett

Lange Tunnel, ein hohes Viadukt, ständig auf Dämmen oder im Einschnitt verlaufend, mit Scheitelpunkt in ihrer Mitte – die württembergische Schwarzwaldbahn bietet nicht nur sämtliche Trassierungselemente, die der Bahnbau zu bieten hat. Sie ist auch eine richtige Gebirgsbahn im Kleinen mit einem ganzen Reigen von Höhepunkten.

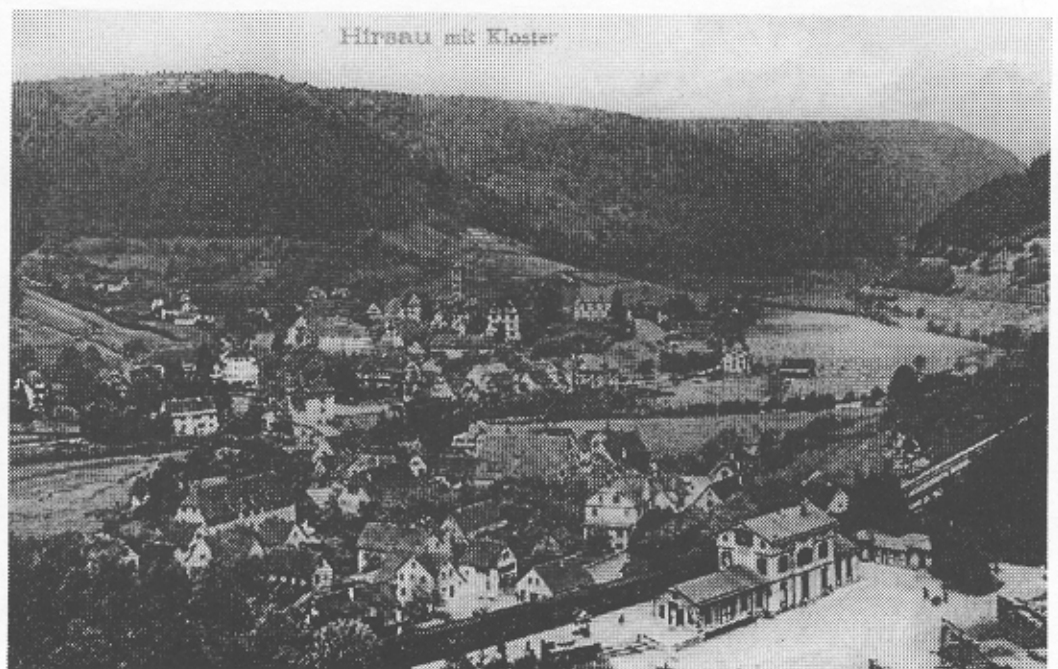
Solltest du, Fremdling, je einmal mit der Eisenbahn von Stuttgart herüber nach Calw fahren, so werden dir beim Einfahren ins Nagoldtal zwei Dinge besonders auffallen: einmal die im Jahre 1872 eröffnete Eisenbahn selbst, die sich wie eine Riesenschlange um den östlich der Stadt gelegenen Welzberg in zwei übereinanderliegenden Windungen legt, hoch über Hirsau auf hohem Damm vorüberkriecht und am Ende wiederum auf einem Damm, der beim Bau einst einen ganzen Stadtteil verschluckt hat, an der Stadt vorbei dem Bahnhof entgebräust.

Weiter wird dir merkwürdig sein, daß du, wenn du im ersten Frühjahr oder im Spätherbst, im schönsten Sonnenschein ins Tal fährst, das alte Städtlein in tiefem Schatten im Tal liegen siehst, noch mit Schneerufen an den Rändern, wenn sich sonst weit und breit nichts Weißes mehr zeigt. Und du wirst dieser Betrachtung die Frage anschließen, wie es denn zugegangen sein mag, daß man in dieses Loch hinunter eine ganze Stadt gebaut hat.“

Nach dieser köstlichen Schilderung von Ernst Rheinwald (1953) weitere Stimmen: „In das tiefeingeschnittene, von gewerbetätigen Siedlungen reich besetzte Nagoldtal bringt den Wanderer von Stuttgart über Weilderstadt die Schwarzwaldbahn, die an sich eine Sehenswürdigkeit darstellt. Zur Kühnheit steigert sich der Bau auf der Strecke von Weilderstadt nach Calw.“ Das sind um 1910 die Eindrücke des frühen Tourismus- und Bahnexperten Gustav Ströhmfeld.

Rechts: „Unvergleichlicher Blick auf Hirsau“ (Wilhelm Mönch, 1925), wie er nur von der Schwarzwaldbahn aus möglich ist (wenn der Bewuchs der letzten 20 Jahre entfernt wird). Wann dürfen Besucher von Calw und Hirsau dieses Bild wieder genießen?

Postkarte Gebrüder Metz, um 1910, unten Bahnhof Hirsau an der Nagoldbahn.



Schon wenige Jahre zuvor schildert er die Sache so: „Kühnheit zeigt der Bau unserer Linie auf der Strecke von Weilderstadt nach Calw mit seinen Einschnitten, Dämmen, Tunnels und Kehren. Von dort an steigern sich die landschaftlichen Schönheiten. Entzückend ist der Blick vom Bahnhof Schafhausen auf die türmereiche ehemalige Reichsstadt Weilderstadt. Der grossartig angelegte Abstieg von den Höhen bei Althengstett ins Nagoldthal nach Calw bietet die anziehendsten Bilder und erinnert lebhaft an den Abstieg der badischen Schwarzwaldbahn von St. Georgen über Triberg nach Hornberg.“ Ströhmfeld bringt auch eine so kurze wie treffende Erklärung des offiziellen Streckennamens: „Die Linie heisst Schwarzwaldbahn – nicht, weil sie den Schwarzwald durchmisst, sondern weil er ihr Ziel ist.“

In gebotener Bündigkeit schließlich widmet sich Baedeker (1936) dem Gegenstand: „Von Stuttgart über Weil der Stadt nach Calw. – Eisenbahn: Württembergische ‚Schwarzwaldbahn‘, 55 km in 1 ¼ St. für 3,20/2,20 M(ark). Keine Schnellzüge – Aussicht meist rechts. (falsch, Herr Kraftfahrer, umgekehrt!). Die Eisenbahn führt ... weiter im Würmtal aufwärts ... – 45 km Althengstett (511 m, Gasth.: Traube, 20 B.(etten), Hirsch), als einfache Sommerfrische besuchtes Dorf von 1100 Einwohnern. – Weiterhin wird links unten auf kurze Zeit Calw sichtbar, dann durch einen Tunnel und in großem Bogen am Welzberg abwärts ins Nagoldtal, in dem man rechts tief unten das malerische Hirsau erblickt.“

„Reizende Lage von der Bahn aus“

Selbst der sonst recht nüchterne Julius Wais lässt sich in seinem „Schwarzwaldführer“ (Ausgabe 1909) von der Situation beeindrucken: Auf der Bahnfahrt von Stuttgart her hat man – ganz unvermittelt – herrliche Blicke auf die prächtig gelegene Stadt Calw, die sich in dem tiefeingeschnittenen Nagoldtal und an dessen linken Berghang in überaus malerischer Weise ausbreitet. Um den Höhenunterschied zu überwinden, muß sich die Bahn durch den Welzbergtunnel in langgezogener Kehre nach Hirsau wenden, dessen reizende Lage von der Bahn aus voll zur Geltung kommt; auf hohem Damm quert die Bahn das Seitental und erreicht an den Felsen der östlichen Talseite hin allmählich die Talsohle.“ Der Drei-Bahnen-Blick war auch Wais bekannt: „Die drei übereinanderliegenden Gleise überblickt man besser vom jenseitigen Berghang beim Aufstieg zum Zavelstein.“

Was ist nun an dem Abschnitt Calw – Althengstett im einzelnen so bemerkenswert?

1. Die längste nicht unterbrochene Neigung?

Zwischen Calw und Althengstett (Entfernung 10,77 km) liegt die Strecke ohne Unterbrechung in einer durchgehenden Neigung von 1:50 bis zu 1:55, also

rund 2 Promille. Zumindest im damaligen Württemberg war dies gleichzeitig der längste Stationsabstand (Bahnhofsabstand) aller Strecken. Der Haltepunkt Calw-Heumaden „zählt nicht“, denn er kam erst 1974 dazu und liegt – da nachträglich erbaut – in der Steigung.

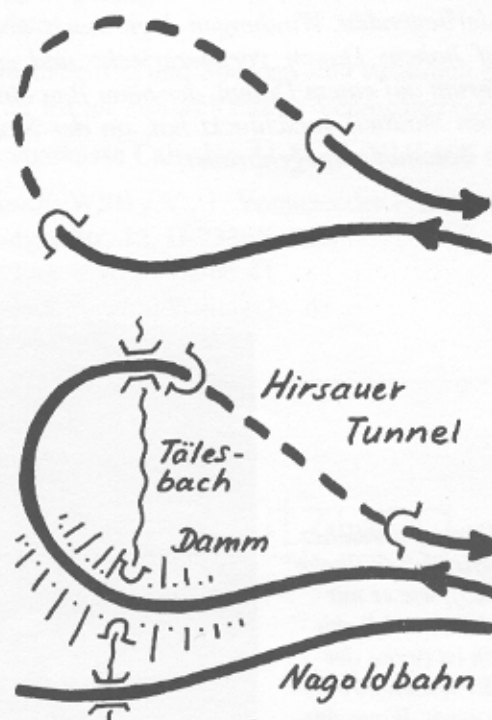
Es dürfte nicht ohne weiteres möglich sein, in Deutschland ähnliche Stationsabstände mit diesem Neigungs- und Längenwert zu finden. Selbst die Zugspitzbahn oder andere deutsche Gebirgstrecken haben zwar steilere, aber kürzere Streckenabschnitte.

2. Der höchste Bahndamm?

Bei Calw-Hirsau führt die Bahn über den Tälesbachdamm mit 57,5 m senkrechter und 64 m seitlicher Aufschüttungshöhe, nach Fraas (1880) „der größte Damm, der damals (1872) überhaupt auf der Welt existierte“; Mönch (1925) bezeichnet ihn „früher (als) der größte Eisenbahndamm der Welt“. Auch im thüringischen Weida soll sich der (einst?) höchste Bahndamm der Welt befinden – die Höhenangabe steht noch aus.

3. Drei-Bahnen-Blick

Im Stadtbereich Calw erblickt der Betrachter am rechten Hang des Nagoldtales dreimal Gleise: als unterstes das der Nagoldbahn, darüber zweimal das der Schwarzwaldbahn. Drei Bahngleise (Streckengleise) in verschiedenen Höhen übereinander am selben Hang, vom selben Standpunkt und Blickwinkel aus sichtbar – wo in Deutschland gibt es einen zweiten derartigen Fall?



Oben: Künstliche Längenentwicklung z.B. bei der Gotthardbahn: Kehrtunnel im Hang.

Unten: Selbes Prinzip in Calw-Hirsau: Ausfahren des Seitentales mit „halbem“ Kehrtunnel.

4. Klassische Gebirgsbahnschleife

Die Hirsauer Schleife der Schwarzwaldbahn wendet ein klassisches Gebirgsbahnprinzip an: eine künstliche Längenentwicklung. Berge zu umrunden oder Täler beidseits auszufahren sind normale Bauprinzipien im Mittelgebirge, aber das Emporschrauben am selben Hang gibt es eigentlich nur bei echten Gebirgsbahnen. Wie an der schweizerischen Gotthardbahn bei Wassen der Reisende die bekannte Kirche dreimal sieht, so erblickt er hier das Calwer Gotteshaus aus der selben Längenentfernung und Richtung zweimal. Auch dieser Fall dürfte in Deutschland einmalig sein. Ein Heimatbuch hat die Strecke deshalb treffend-scherzend auch als „Kleine Brennerbahn“ oder „Schwäbische Gotthardbahn“ bezeichnet. - Übrigens: Korrekturen oder Ergänzungen zu den hier gemachten Angaben nimmt der WSB e.V. gerne entgegen.

Und noch ein Superlativ: Würde man alles beschriftete Papier, das der WSB e.V. in 15jähriger ehrenamtlicher Tätigkeit zu Gunsten der Schwarzwaldbahn produziert hat – rund 500 Anschreiben und Faxen jährlich, dazu Rundschreiben, Ausarbeitungen, Memoranden, Stellungnahmen, Gutachten, An- (und Auf-)regungen, Angebote, Sitzungsvorlagen, Presse-

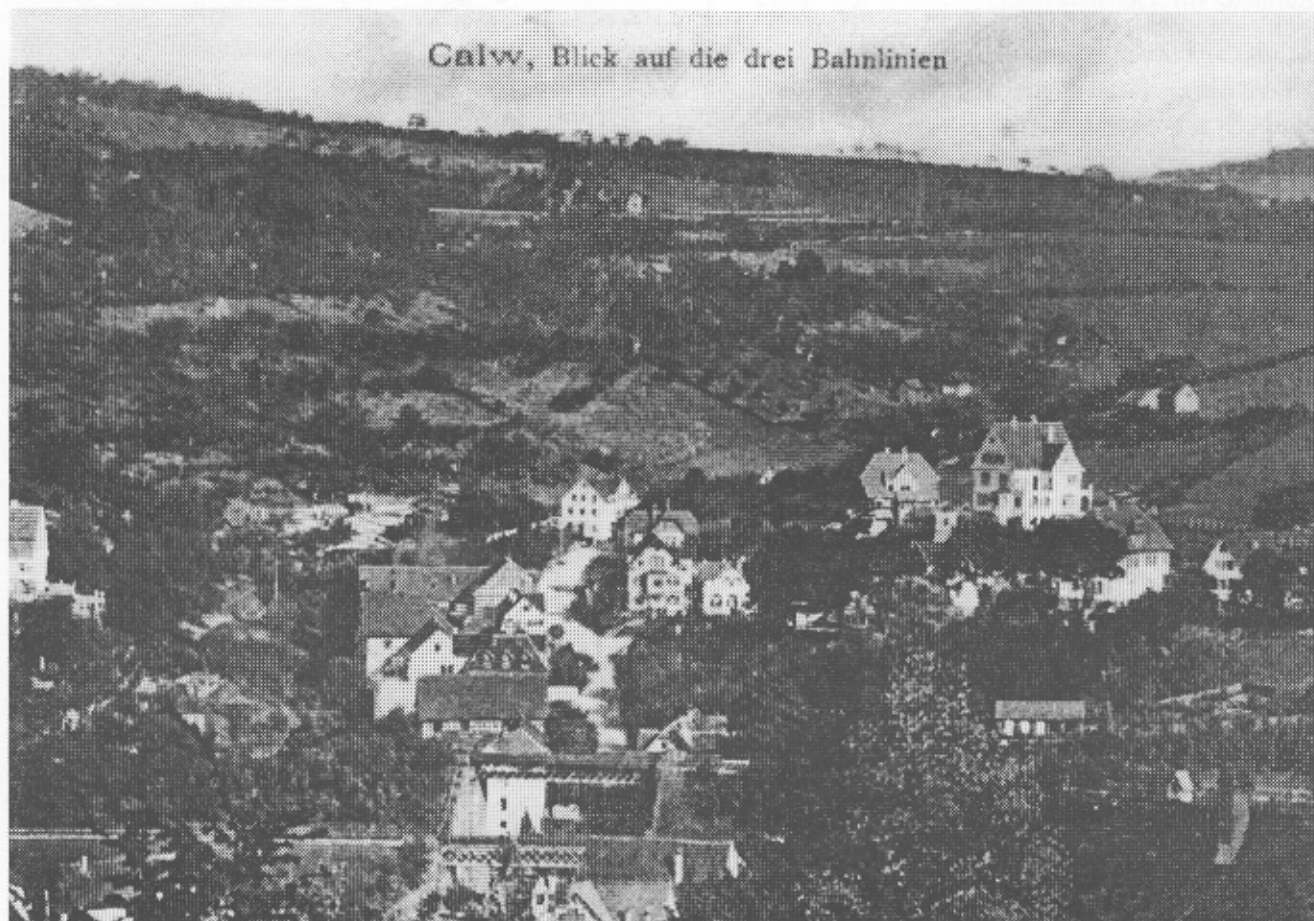
mitteilungen, Fachveröffentlichungen, Prospekte, Aktennotizen usw. - hintereinander legen (das A4-Blatt zu 30 cm gerechnet), dann würde diese Kette das Bahngleis Calw – Althengstett ziemlich genau der Länge nach bedecken ...

Würde nicht das alleine schon nahelegen, den Wert dieser Bahn wieder der Allgemeinheit zugänglich zu machen? „Ohne Bahn“, schreibt Wilhelm Mönch 1925, „wäre Calw ein unbedeutendes Städtlein geblieben. Heute möchte wohl niemand mehr die Eisenbahn entbehren.“

Hans-Joachim Knupfer (2002)

Quellen

- Baedeker, Karl: Schwarzwald. Reisehandbuch für Kraftfahrer und Wanderer. Leipzig 1936.
- Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn. Stuttgart 1880.
- Mönch, Wilhelm: Heimatkunde vom Oberamt Calw. Für Schule und Haus. Calw 1925.
- Rheinwald, Ernst: Calw, die alte Stadt an der Nagold. In: Württemberger Land 3/1953 (Stuttgart).
- Ströhmfeld, Gustav: Das Schwabenland in Wort und Bild. Stuttgart o.J. (ca. 1910).
- Ströhmfeld, Gustav: Schwäbisches Wanderbuch. Eisenbahn- und Wanderführer durch Württemberg und Hohenzollern. Stuttgart o.J. (ca. 1900).
- Wais, Julius: Schwarzwaldführer. Stuttgart 1909.



Die drei Bahnlinien sind gar nicht drei, sondern zwei Bahnlinien mit drei gleichzeitig am selben Hang sichtbaren Gleisen: unten die beiden Brücken von Nagold- und Schwarzwaldbahn; knapp unterhalb des Horizonts dann das „obere“ Schwarzwaldbahngleis mit Bahnwärterhaus. Postkarte um 1910, Stadtarchiv Calw.

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** 