

"Pilotprojekt" vor über 100 Jahren: Das "Rutscherle"

Ein Rückblick auf die Schmalspurbahn Nagold - Altensteig

Sie war die erste staatliche Schmalspurbahn Württembergs und die mit dem größten Schmalspurbahnhof, die meterspurige Lokalbahn Nagold - Altensteig. 76 Jahre lang schlängelte sie sich durch das Obere Nagoldtal, 1967 kam das Ende. **Endgültig?**

Ein Pilotprojekt - so würde man heute sagen - sollte es werden: Ab 1889 gab es im Königreich Württemberg formell die gesetzlich erlaubte Möglichkeit, "Lokaleisenbahnen" anzulegen, deren technische Ausführung wesentlich einfacher sein durfte als bei den bisherigen Bahnlinien. Zwei Vorhaben werden damals ausersehen, den Beweis der Tauglichkeit zu erbringen: Eine normalspurige Strecke von Schiltach nach Schramberg und eine mit 1000-mm-Schmalspur von Nagold nach Altensteig. Als "innovativ" gilt hier die Kombination von kosten- und platzsparender Schmalspur, sparsamster Bauweise als eine Art Überlandstraßenbahn mit dennoch komplett eisenbahnmäßigem Betrieb, solidem Rollmaterial und - von Anfang an - Rollbockverkehr zum Transport nor-

malspuriger Güterwagen. Vorherige Kontakte der Lokalgremien zur elsässischen Straßenbahn Rappoltsweiler, die nach selbem Schema erbaut worden war und seinerzeit überregional als Vorzeigebetrieb galt, belegen, daß man vor Ort mit dieser Ausführung durchaus zufrieden sein wollte. Die technische Umsetzung obliegt dem in der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahn tätigen Ingenieur Adolf Klose, dem seine schweizer Erfahrungen ab 1881, bei denen er auch eidgenössische Schmalspurbahnen kennenlernte, im Schwabenland sicherlich hilfreich waren. So tragen die Bauzeichnungen den Arbeitstitel "Württembergische Lokalbahnen".

Am 29. Dezember 1891 ist Betriebseröffnung mit 2 Dampfloks der Bauart "Klose", fünf Personen- und Packwagen und zehn Güterwagen, wobei acht Flachwagen mit wechselbaren Aufsätzen wahlweise als Vieh- oder Langholzwagen dienstbar gemacht werden können - "magic train" à la Klose. Sechs Rollböcke sind ab Anfang weiter dabei, auch die Leichtlok und acht Schotterloren vom Bahnbau werden als Reservefahrzeuge dem regulären Bestand einverleibt.

"Fremdlinge" auf der Schmalspurbahn: Probefahrt einer von Krauss-Maffei (München) für Mozambik gebauten Diesellok - vor planmäßigem Zug! (Januar 1958). Foto: Krauss-Maffei





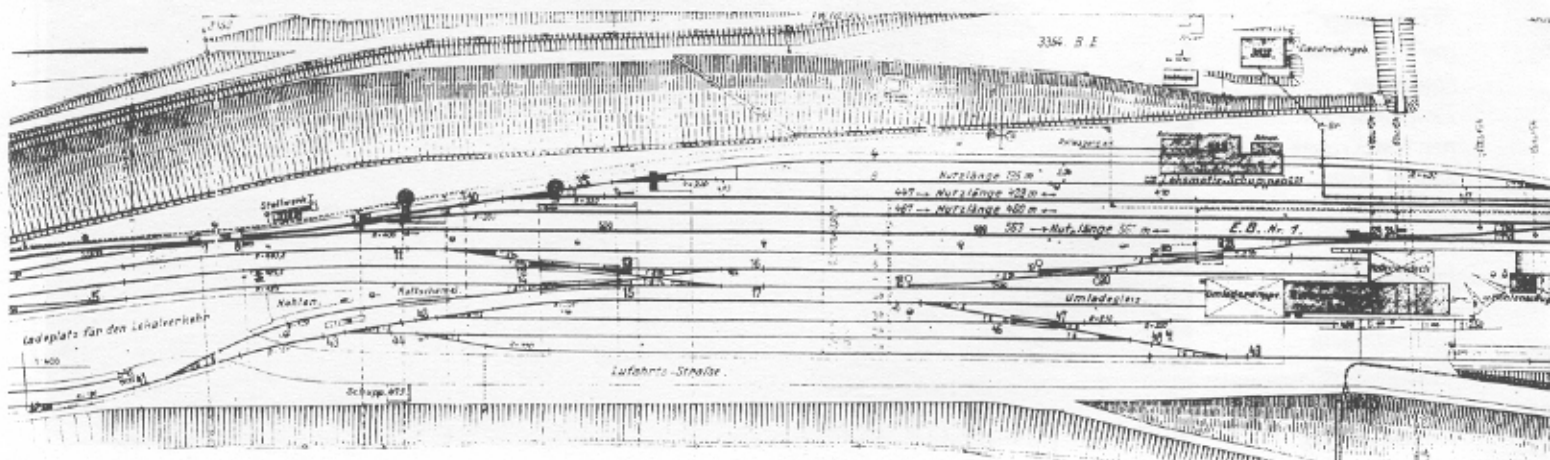
Anschluß findet der Verkehrsweg in Nagold an die Nagoldtalbahn Pforzheim - Horb, den direkten Verkehr mit Stuttgart vermittelt die (württembergische) "Schwarzwaldbahn" über Calw - Zuffenhausen. Einer Lokalbahn gemäß ist der Beginn auf dem Nagolder Bahnhofsvorplatz, in Richtung Calw ergänzt durch umfangreiche Gütergleise. Auf hohem Damm gemeinsam mit der Nagoldbahn passiert das Schmalspurgleis zunächst das Weichbild der Stadt Nagold, um sich dann auf eigener Trasse mit einer Maximalneigung von 1:25 in Zwangsschienenradien ins Tal der Nagold hinabzulassen. Geradezu übertrieben modellbahngerecht beschreibt die Strecke direkt am Fuße des Stadt(straßen)viaduktes parallel zu diesem einen knappen Halbkreis, wobei sich der Gleisanschluß zum Sägewerk Theurer unter einem Viaduktbogen durchquetscht und die Betriebsausweiche Waldachtal - eine Art Nagolder Vorbahnhof - gleich folgt. Nach dem Stadthaltepunkt wird die Nagold ein einziges Mal gequert.

Ab hier folgt die Bahn getreulich und sanft ansteigend der Vicinalstraße von Nagold nach Freudenstadt, auf deren hangseitigem Bankett sie verläuft; auf der anderen Straßenseite rauscht die Nagold. In Rohrdorf wird das Gleis mangels Freiraum buchstäblich vor den Haustüren vorbeigeführt; vor und nach Ebhausen gibt es langgezogene Querungen der Hauptstraße und eine zwischen die Häuser gequetschte Ortsdurchfahrt. Nach dem gewerbereichen unteren Abschnitt folgen Bahn und Straße nun der Waldeinsamkeit, der große Holz-

verladebahnhof Berneck liegt abseits des im Seitental versteckten Ortes. Ständig entlang Hangstützmauern kommt dann Altensteig in Sicht, wo sich das Tal auf "Bahnhofsbreite" verengt. Das andere Nagoldufer, wo es genügend Platz für eine eigene Bahntrasse gehabt hätte, bleibt übrigens frei - man will ja sparen. Das tut man auch bei den Hochbauten: Nur eine der vier Zwischenstationen erhält anfangs ein Gebäude, sonst tun's alte Wagenkasten. Erst später kommen vollends richtige Stationsgebäude dazu.

"Altensteigerle" heißt die Schmalspurbahn bei den Nagoldern, in Altensteig spricht man folgerichtig vom "Nagolderle", und die dazwischenliegende Einwohnerschaft weiß beim "Rutscherle", was gemeint ist. Rasch entwickelt sich der Schienenweg zum Erfolg und macht prompt die Flößer arbeitslos, die bisher noch am Oberlauf der Nagold ihr Ein- und Auskommen fanden. Holz und nochmals Holz knarrt auf schmalen Achsen das Tal hinab, die Schwarzwaldtannen verhelfen der Strecke im Güterverkehr zur höchsten Kilometerbelastung aller Württemberger Schmalspurbahnen. Mit elf Parallelgleisen und 28 Weichen gilt Altensteig schließlich als größter Schmalspurbahnhof Süddeutschlands. Sein Aufkommen übersteigt in manchen Jahren das von Calw oder Nagold. Bis zu sechs Gleisanschlüsse zu landwirtschaftlichen Lagerhäusern, zwei Sägewerken, einer Tuch- und einer Ölfabrik tun ein übriges, die Auslastung zu steigern. Doch der Betrieb ist aufwendig, meist erwirtschaftet die Linie ein gewisses Defizit, damals auch bei Zweigbahnen eher die Ausnahme. Schuld daran ist auch das in den ersten Jahrzehnten eher schwache Personenaufkommen, denn der Pendlerverkehr zu den nahen Fabriklein wickelt sich zu Fuß oder per Fahrrad ab.

Etwa ab 1925 wird die Sommerfrische im romantischen Berneck oder Altensteig zur Mode; bald übersteigt die Zahl der Sonntagszüge die der werktäglichen, es wird sogar ein Sonntagsausflugszug Stuttgart - Calw - Nagold angeboten, der direkte Anschlüsse von und zum "Altensteigerle" bietet. So erhält die Bahn nicht nur 1928 gleich vier neue Loks, die die alten "Kloses" ablösen, 1935 folgen auch vier höchst elegante Vierachs-Personenwagen dazu, die wie Schnellzugwagen in Kleinform wirken. Inzwischen hat man dem Gleis nun doch einen eigenen Bahnkörper neben der Straße spendiert, denn Automobile und Straßenstaub entwickeln sich mittlerweile zu üblen Hindernissen. Nichts wird aus der einstmalig beabsichtigten Fortsetzung Richtung Freudenstadt.



links:

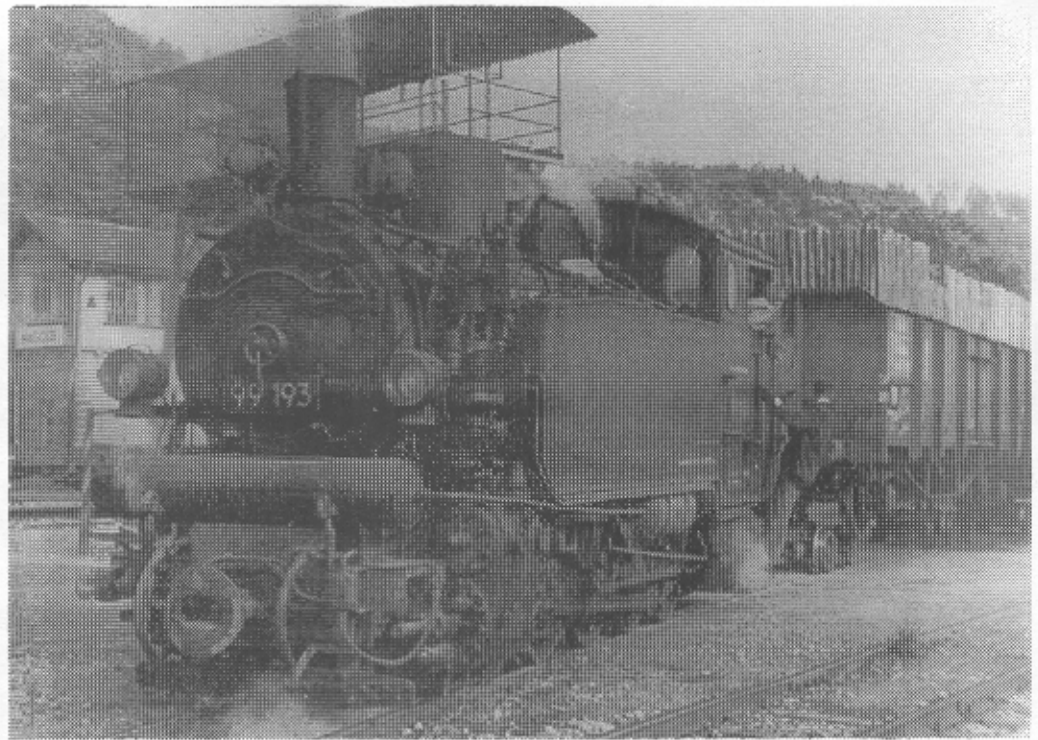
"Nach Altensteig" weist ein Schild auf dem Nagolder Bahnsteig.
Um 1935.
(Sammlung Knupfer)

rechts:

Schmalspurlokomotive rangiert in Nagold, 1965. Im "aufgebockten" Normalspur-Güterwagen ist Grubenholz verladen. Links hinten das mechanische Stellwerk "Nagold".
Foto: K.-F. Seitz

unten:

Gleisplan Nagold, unten die Schmalspuranlagen. Um 1928.
(Sammlung Knupfer)



Nach 1950 wird die Strecke für Probefahrten interessant, die mehrere Lokhersteller mit Exportfahrzeugen hier abwickeln, denn dafür eignet sich das "Rutscherle" mit seinen engen Radien und der langgezogenen Steigung zum Nagolder Bahnhof hinauf sehr gut. Der Werktagsverkehr geht stark zurück, denn jetzt rächt es sich, daß der um die Jahrhundertwende geplante Bau einer Normalspur-Verbindungsstrecke von Nagold zur "Gäubahn" nach Herrenberg nicht zustandekam. Direkte Buslinien von Altensteig ins Industriezentrum Böblingen/Sindelfingen überbrücken das "Bahnloch". Darunter leidet auch der Ausflugsverkehr auf der Schiene, 1963 ist hier für die Schmalspur Schluß.

Das stark zurückgegangene Güteraufkommen besteht dann zunehmend aus niedrig tarifierten Rohwaren, während die Fertigprodukte auf LKW-Pritschen gehievt werden. Solcherart ist die Aufregung der Industrie groß, als die Bahn am 28.5.1967 ganz aufgelassen wird und die Gleise schon eine Woche später verschwinden - der Stadt Nagold war die Bahn geradezu traditionell im Weg! Zuvor erwägt die Stadt Altensteig, die Strecke in Privatregie zu übernehmen, bis die Strecke in einer von der DB vorgelegten Betriebsrechnung förmlich "totgerechnet" wird. Die 1955 gebaute Diesellok V 29 952 und drei Wagen befinden sich heute bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen/Bremen, die letzte Dampflok

99 193 fährt bei der schweizerischen Touristikbahn Blonay - Chamby. In Rohrdorf steht der Urahn aller württembergischen Lokalbahn-Stationsgebäude, unentdeckt vom Denkmalschutz; in Nagold ist die fast unverbaute reizvolle Trasse durch die Stadt aufzuspüren.

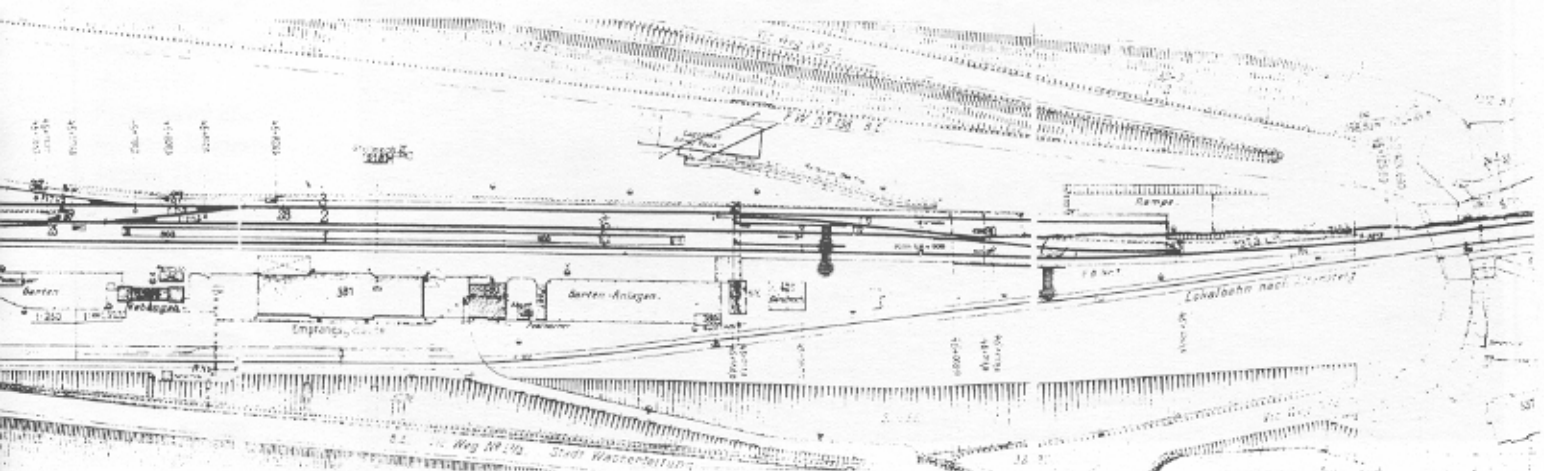
Verpaßte Chancen?

Technisch hätte auf der Schmalspurbahn mit bis zu 80 km/h gefahren werden können, wie Schweizer Regionalbahnen bis heute beweisen. Die heute geplante Bahnverbindung Herrenberg - Nagold, die auf jeden Fall bis in die Stadtmitte, möglichst ein Stück darüber hinaus geführt werden muß, würde die ÖPNV-Achse von Altensteig wieder stärken. Das Verkehrsaufkommen aus dem Oberen Wald wäre etwa gleich hoch wie das der "Schönbuchbahn", die 1996 wiederbelebt worden ist. Bis auf Abschnitte in Nagold, wo eine günstigere Führung als früher möglich sein sollte, wäre das einstige Bahnplanum noch bis zum Altensteiger Busbahnhof frei, natürlich für Normalspur. "Nichts verbauen" heißt also die Devise ...

(c) 1997

Hans-Joachim Knupfer

Veränderte Fassung des Artikels "Schwarzwälder Rutscherle", Eisenbahn-Magazin (Düsseldorf), Jg. 1997. Weitere Literatur: Reinhold Schwarz, Das Altensteigerle; Kreissparkasse Calw 1997.



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

