

Das Bahnbetriebswerk Calw (1. Teil)

Für den Reisenden ist es flüchtiges Beiwerk der Eisenbahn, abseits des öffentlich zugänglichen Geländes gelegen, aber für den Freund der Schiene stellt es das Herzstück des Bahnverkehrs dar: Das Bahnbetriebswerk, jedem Interessierten unter der Abkürzung "Bw" bekannt. Hier sind die Lokomotiven stationiert, werden sie versorgt und übernachtet. Auch Calw besaß von 1872 bis 1973 solch eine Anlage - ein reines Dampflokbw!

Wer heute den schmalen Geländestreifen am nordöstlichen Rand des Calwer Bahngeländes betritt, eingezwängt zwischen den Gleisen nach Weil der Stadt, Pforzheim und der roten Felswand, sieht nur einige überwucherte Gleise und

ein paar Betonfundamente. Und doch herrschte hier fast hundert Jahre Geschäftigkeit, sah der Alltag so aus:

Langgestreckte, ziegelgedeckte putzig-beeindruckende Lokomotivhallen, aus denen die eisernen Kolosse würdevoll auf die Drehscheibe zum Wenden poltern; jede Achse gibt - klackping - ein anderes Geräusch. Aus der Schmiede klingt als Gegenstück hell das Hämmern des Werkmeisters. Schlacke kokelt in der Grube zwischen den Gleisen, am Kohlenbansen rumpelt schwarzes Gold korbweise in die Vorratsbehälter, aus Wasserkränen braust flüssiges Naß kubikmeterweise in Lok-Tender. Und über allem wogt leichter Qualm aus den Rauchabzügen über den Schuppendächern.

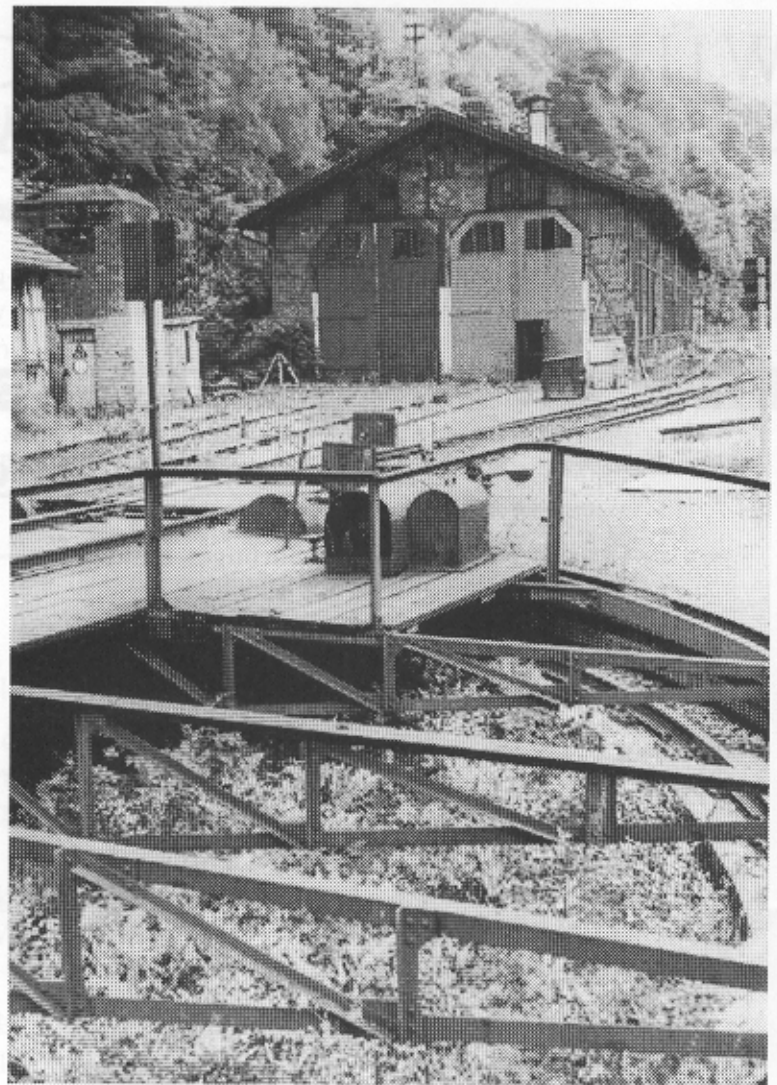


Im Bw Calw um 1972: Links der eingleisige Lokschuppen, in der Mitte die Drehscheibe, dahinter Lokleitung und Trafostation, rechts der zweigleisige Lokschuppen. Foto: Rudolf Seifferth

Buchstäblich rund um die Uhr lief hier jahrzehntelang der Betrieb, und die in dem engen Tal laut hallenden Auspuffschläge der Dampfloks kündeten jedem Bewohner - ob er hören wollte oder nicht - von Existenz und Berechtigung der Lokomotivstation zu Calw.

Ehemalige Gesamtausstattung des Bw Calw

- zweigleisiger Lokschuppen mit 4 Ständen (d.h. rechnerisch Platz für 4 Loks), 47 m lang, später auf 57 m verlängert; Wartungsgruben unter beiden Gleisen; angebaute Werkstatt und Wasserstation; Wasserversorgung über bahneigene Leitung aus Quelfassung bei Kentheim
- Drehscheibe mit 16,10 m Durchmesser (zu kurz für die meisten Schlepptenderloks)
- eingleisiger Lokschuppen, 33 m lang, mit 1 bis 2 Ständen und Wartungsgrube; Werkstatteil mit Achssenke
- 2 Wasserkräne württembergischer Bauart
- je 1 Schlackengrube im Gleis vor den Lokschuppen
- Kohlenbansen, Bekohlungskran auf Betonsockel, Kohlenstall
- Bürohäuschen (Lokleitung), Trafostation und Benzinlager, Draisinenschuppen
- Dieseltankstelle
- Lademaß (eigentlich für Güterwagen, die Verwendung vor dem Lokschuppen ist uns heute unklar).



1997 waren noch vorhanden:

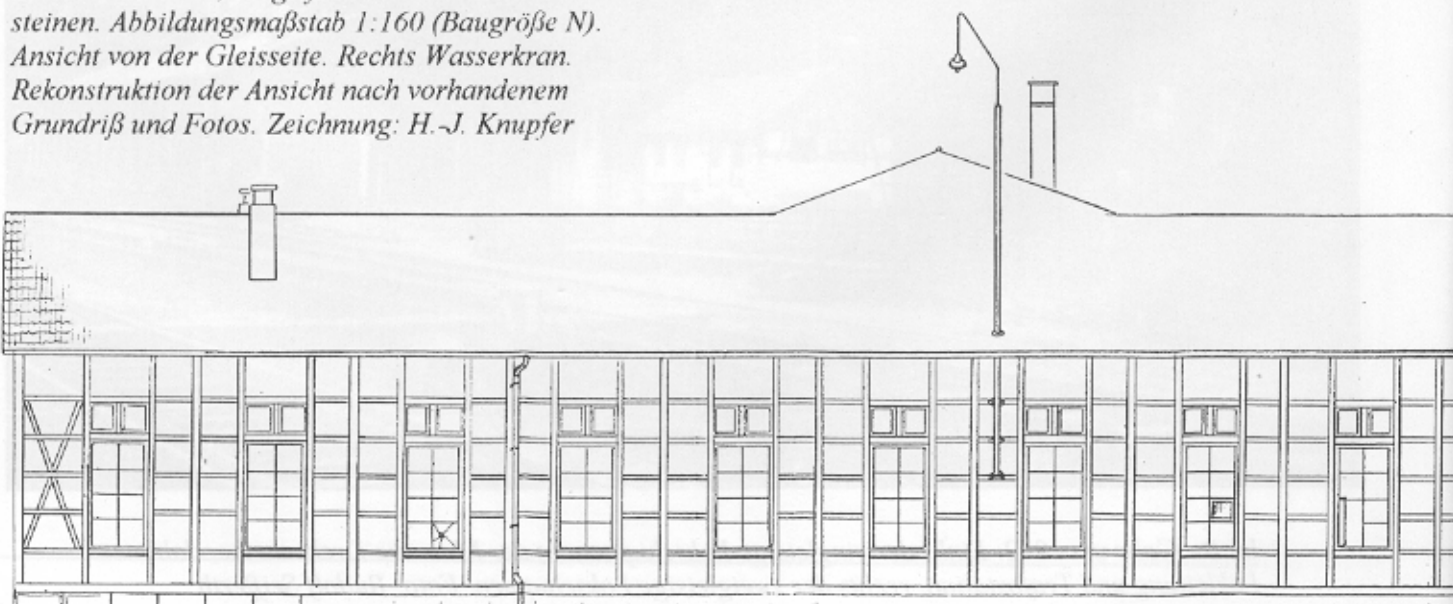
Sämtliche Gleise, bodenebene Fundamente der beiden Lokschuppen mit Gruben (z.T. zugeschüttet) und Achssenke, Drehscheibengrube (zugeschüttet), Wasserkranbodenplatte, Kohlenbansen, Sockel des Bekohlungskrans, Lademaß (alles unter z.T. 20jährigem Bewuchs!).

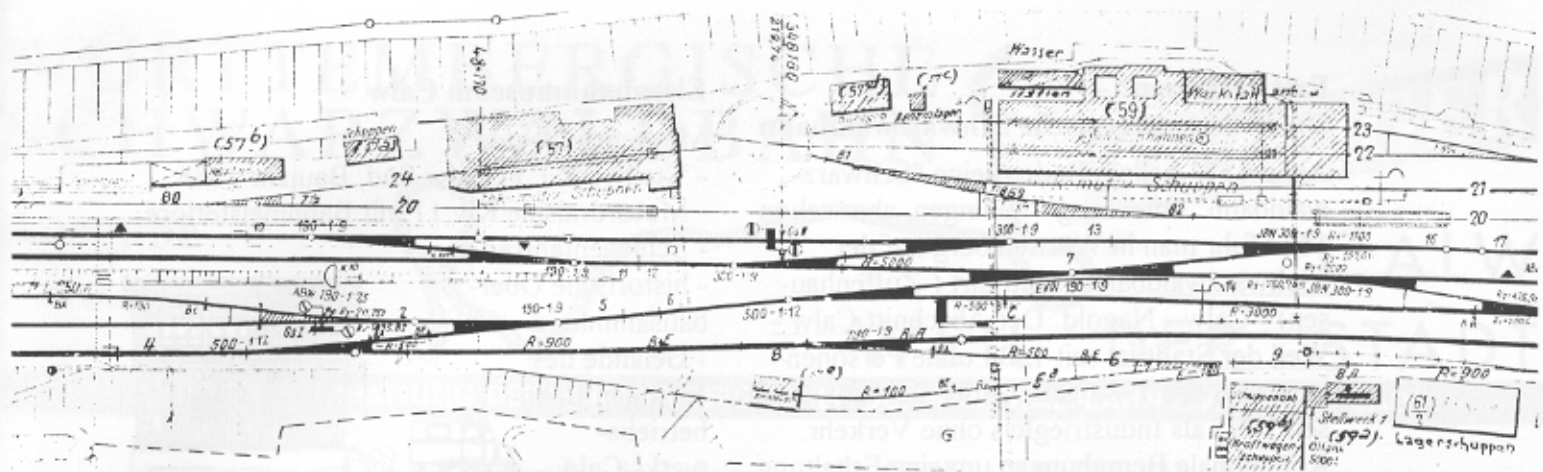
Hans-Joachim Knuper (1998)

Unten: Zweigleisiger ("alter") Lokschuppen Calw, Zustand um 1960, Riegelfachwerk mit Sichtbacksteinen. Abbildungsmaßstab 1:160 (Baugröße N). Ansicht von der Gleisseite. Rechts Wasserkran. Rekonstruktion der Ansicht nach vorhandenem Grundriß und Fotos. Zeichnung: H.-J. Knuper

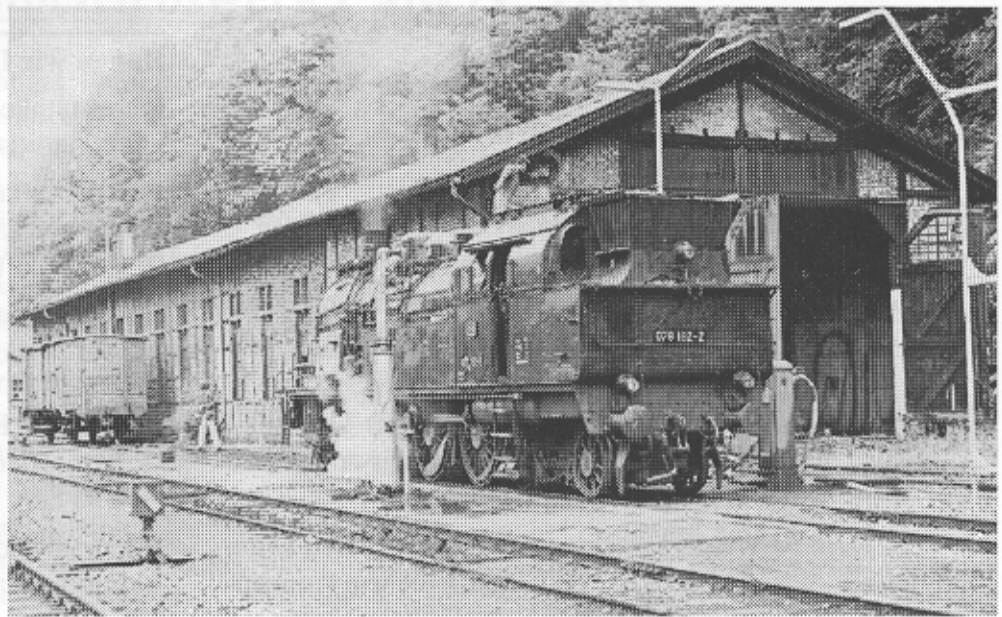
Oben: Der "große" Lokschuppen von Norden, vorne die Drehscheibe. Die waagerechten Streben zeigen, daß die gesamte Scheibenfläche ursprünglich mit Holzbohlen belegt war. Foto (1972): R. Seiffert

Rechts: Lokschuppen, Nordfront. So sah ursprünglich auch die Südfront aus. Evtl. waren die Einfahrtore früher schmaler. Daneben Zustand der Südfront nach 1942 erfolgter Verlängerung. Weil das rechte Gleis dort schon im Bogen liegt, ist das rechte Tor asymmetrisch nach links gerückt. Firsthöhe des Schuppens ca. 5,60 m, des Werkstattanbaus ca. 8,40 m.

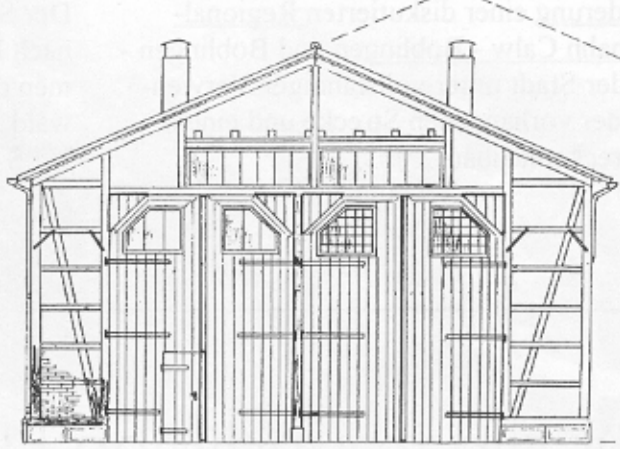
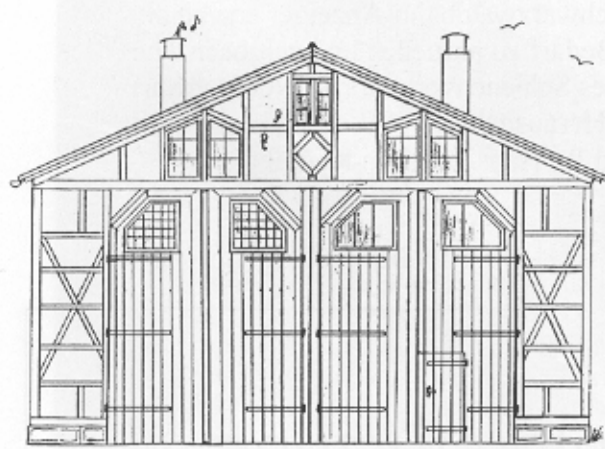




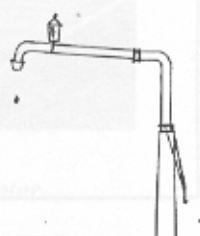
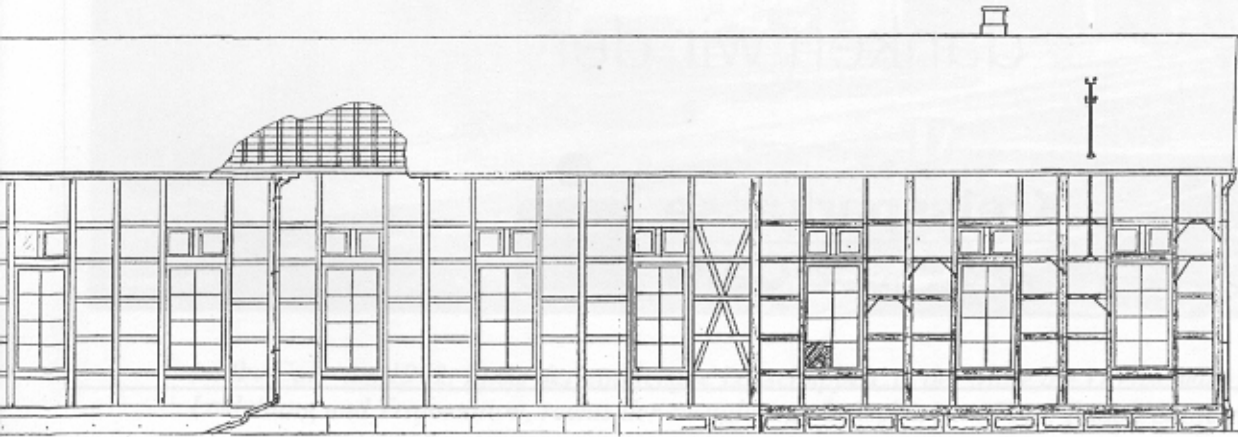
Oben: Bw von Westen. Links (fett) Gleise von/nach Althengstett und Pforzheim. Nr. 57 b: Kohlenban-sen, -bühne, -stall; davor Zieh-gleis (endet nach links); 57a: La-gerschuppen; 57: kleiner Lokschup-pen mit Werkstatt; Drehscheibe; 57 d: Lokleitung, 57 c: Trafosta-tion, Benzinlager; 59: großer Lok-schuppen mit Werkstatt und Was-erstation. (Sammlung WSB)



Rechts: Sonderfahrt am 31.7.1972, Wasserfassen vor dem großen Lok-schuppen (Südfront), rechts neben der Lok die Dieselzapsäule. Heute noch vorhanden sind die Schlacken-grube (vorne zwischen den Schienen) und das gelbe Lademaß (am rechten Bildrand). Foto: Burkhard Wollny



ehem. Anbauten Werkstatt/ Wasserstation (auf Teillänge)



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 - Weil der Stadt - 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

- *Erhaltung* der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt mit ihren technikhistorisch wertvollen Bauten als *einzig* *staufreie Verkehrsverbindung* Nordschwarzwald - Region Stuttgart.
- Einführung eines *touristischen Zugbetriebs für den Ausflugsverkehr* als organisatorische und praktische Vorstufe einer vollen Reaktivierung
- Werbung für die traditionelle Bezeichnung *württembergische „Schwarzwaldbahn“* als ‚Markenname‘ und für den *Hermann-Hesse-Express* als Produktname für Touristikzüge
- *Wiederaufnahme des Personen-Nahverkehrs* Calw - Weil der Stadt als moderne *Regionalbahn* (keine S-Bahn!); ebenso erneuter Güterverkehr
- *Förderung* des kommunalen Projektes einer *Regional-Stadtbahn Calw - Böblingen* und Böblingen - Weil der Stadt durch Nutzung der vorhandenen Strecke und einem Teilstrecken-Neubau Böblingen-Hulb - Dätzingen/Ostelsheim

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

Sie wollen einsteigen?

Hermann-Hesse-Express in Vorbereitung

Im Abschnitt 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?

Freiwillige Mitarbeiter sind (auch ohne Vorkenntnisse) ebenso willkommen wie Spenden.

Aktueller Stand unserer Arbeit: im Internet unter www.schwarzwaldbahn-calw.de

Eisenbahn-Treffpunkt "Stellwerk 1" Calw

Am Südbahnhof, hinter dem WLZ-Markt. Dort 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 Bw Calw (zugänglich an Sonderterminen)

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Jahresmitgliedsbeitrag:	25,- €
Nichtverdiener	10,- €
Familien	30,- €

Mitgliedsbeitrag und Spenden sind steuerlich absetzbar, da wir als kulturell tätiger Verein anerkannt sind.

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

Auskunft: WSB e.V., 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

