

Das Bahnbetriebswerk Calw (2. Teil)

Am Schnittpunkt zweier Hauptstrecken - wie in Calw - hat es in Deutschland wohl kaum ein kleineres Bahnbetriebswerk (Bw) gegeben als hier. Viel zu knapp und fast unzugänglich war die Anlage. Heute mag man das als Glück ansehen: Wäre das Gelände ausgedehnt und besäße eine Straßenzufahrt, fände man heute Parkplätze oder eine Fabrikhalle, aber sicherlich nicht die Original-Gleisanlage mit allerhand Überresten.

Zeit Bestehens des Bw Calw war es zu klein. Immer wieder erwog man, es an andere Stellen zu verlegen: In den Calwer Güterbahnhof, südlich des Bahnhofs in einen großen zu grabenden Einschnitt links zwischen Nagoldbrücke und Rudersbergtunnel Richtung Nagold, oder vor der Stadt Richtung Pforzheim beim Friedhof. Schließlich fing man sogar in Pforzheim-

Brötzingen einen Neubau an, der die Calwer Aufgaben hätte übernehmen sollen, doch dann kam der 1. Weltkrieg dazwischen.

Was immer man auch überlegte, stets biß sich die Katze in den Schwanz: Viel Platz hätte man nicht gewonnen, aber riesige Flächen abgraben oder aufschütten müssen oder unnütze Leerfahrten einlegen.

Und doch waren hier bis zu zwei Dutzend Dampfloks beheimatet. Gleichzeitig hielten sich nie alle hier auf, weil ein Teil auswärts übernachtete. Dafür kamen Wendeloks aus fremden Bw tumusgemäß nach Calw. Das größte Übel stellte die Drehscheibe dar: Die 16,10 m Länge, seinerzeit in Württemberg recht verbreitet, reichten für die meisten württembergischen Schlepptenderloks noch aus, für die stärkeren, längeren Reichsbahnmaschinen, die ab 1922 zunehmend auftauchten, aber kaum mehr.



Der eingleisige Lokschuppen mit dem abgeschragten linken Ende, damit das Ziehgleis vorbeipafte. Davor die beiden (!) Gleise von und nach Althengstett, rechts die Drehscheibe. Foto: Rudolf Seiffert

Eine größere Drehscheibe einzubauen, wie es anderswo praktiziert wurde, war wegen der zwischen Streckgleisen, Felswand und den beiden Lokschuppen eingekeilten Lage praktisch kaum möglich. So blieb das Bw Calw bescheiden in Umfang und Bedeutung und wurde vor der Modernisierung "bewahrt". Früh, schon 1953, kam die Auflösung als eigenständige Dienststelle - vom Nostalgiestandpunkt her heute ein Vorteil.

Kurioserweise waren in Calw zeitweise Loks beheimatet, die zu lang waren, als daß man sie überhaupt hätte auf der Drehscheibe wenden können (nämlich solche der Baureihe 50). So fuhr man eben in einer Richtung "Tender voraus", was bei der 50er noch anging.

Chronik des Bahnbetriebswerks (Bw) Calw

1869 Königlich Württembergische Staatsbahn plant eine Locomotivremise an der projektierten Nagoldbahn oberhalb des Friedhofs zu Calw. Der Plan wird nicht ausgeführt.

1872 Einweihung der Schwarzwaldbahn, vermutlich Bau der zweigleisigen Remise für 4 Loks und einer Drehscheibe auf Station Calw.

1874 Einweihung der Nagoldbahn, spätestens jetzt (wenn nicht eben schon 1872) Bau des "Heizhauses" (Lokschuppen) - im Lageplan von 1875 ist es eingezeichnet.

1892 Bau eines 2., diesmal eingleisigen Heizhauses (des "kleinen" Lokschuppens) mit Werkstattanbau, Bau eines Wasserreservoirs auf der Hangseite des 1. ("alten") Heizhauses.

1894 Werkstattanbau an das "alte" Heizhaus.

1901 Offizielle Einstufung der Anlage als selbständige Dienststelle "Lokstation Calw".

1916 Erster Nachweis für Verlängerung des Ziehgleises Richtung Althengstett und Bau einer zweiten (hinteren) Zufahrt zum 2. Lokschuppen.

1922 Umbenennung der Lokstation in "Bahnbetriebswerk" (wie überall im Reich).

1942 Der alte (2gleisige) Lokschuppen erhält eine Verlängerung um 10 m auf 57 m Länge (vorerst provisorisch), weil 5 neue Loks der Baureihe 50 dem Bw Calw zugewiesen werden.

1953 (1.10.): Das Bw Calw wird als selbständige Dienststelle aufgelöst und zur Außenstelle (bahnabkürzungsdeutsch: 'Bw-Ast') des Bw Pforzheim abgestuft.

1955 (1.4.): Auch für die Bw-Außenstelle Calw ist das Ende als förmliche Dienststelle gekommen. Für Versorgung und Übermachtung von Dampfloks bleiben die Calwer Anlagen weiterhin Einsatzstelle.

1961 Einrichtung einer Dieseltankstelle anlässlich weitgehender Verdieselung der Schwarzwaldbahn und z.T. der Nagoldbahn. Die erstmals 1943 nachgewiesene Dieselkleinlok des Bf Calw erhält ihren Kraftstoff bis dahin über einen Dienst-Kesselwagen.

1972 Ende Oktober verschrottet man die Drehscheibe des Bw und beginnt mit dem Auffüllen der Grube.

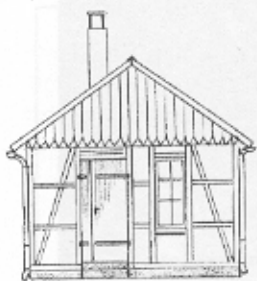
1973 Im Januar macht ein Privatmann letzte Fotos des Bw. Noch im selben Jahr fallen die gesamten, überwiegend 100jährigen Gebäude dem Bagger zum Opfer. Die Gleise nutzt man z.T. weiterhin für übernachtende Fahrzeuge: den Schienenbus von Weil der Stadt, manchmal für Dieselloks und Bauzugwagen.

1989 Ab 28. Mai (Auflösung des Bf Calw, Umwandlung in Ladestelle Calw Süd bzw. Ersatz durch Haltepunkt Calw) haben die Bw-Gleise ausgedient.

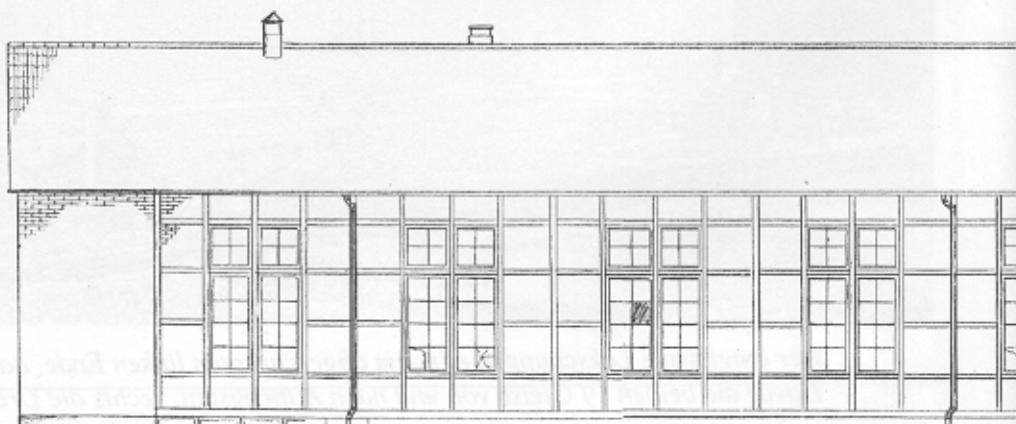
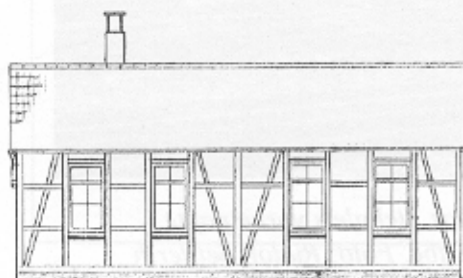
1997 Ab November roden Mitglieder des WSB e.V. die zum Teil seit 25 Jahren völlig zugewachsene Fläche des ehemaligen Bw.

Hans-Joachim Knupfer (1998)

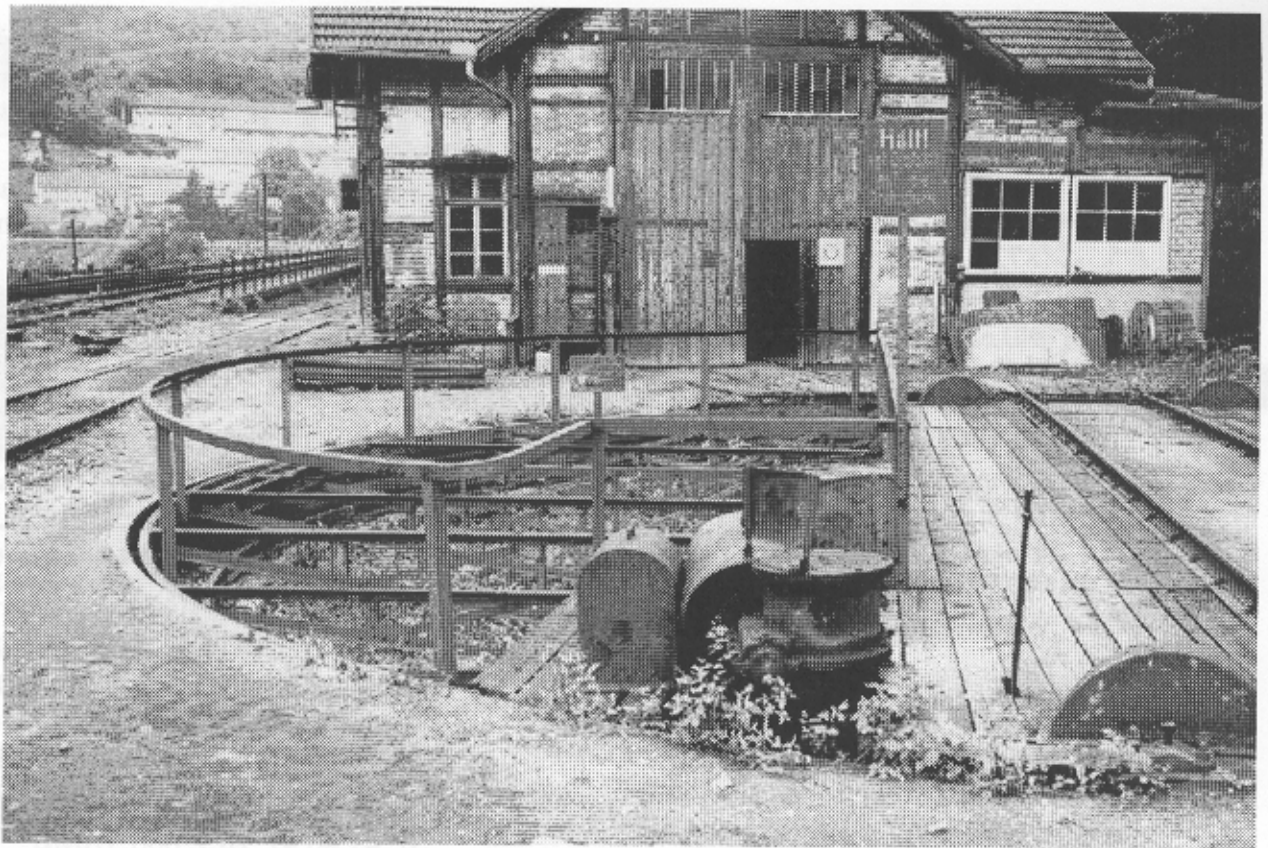
Links: Verwaltungshäusle Bahnhofstraße Nr. 57 d (Lokleitung) zwischen Drehscheibe und Felswand



Unten: Eingleisiger ("neuer" bzw. "kleiner") Lokschuppen, Westseite. Länge ursprünglich 35 Meter. Riegelfachwerk mit sichtbarer Backsteinmauerung. Am linken Ende die spätere, abgeschrägte Verlängerung um 3 Meter. Darstellung im Spur-N-Maßstab 1:160. Zeichnerische Rekonstruktion (H.-J. Knupfer 1997) nach Fotos und Lageplan-Grundriß. Auf der Hangseite beider Lokschuppen befanden sich verschachtelte Anbauten, deren genaues Aussehen wir nicht kennen.



*Rechts: Ursprünglich war die gesamte Drehscheibe mit Bohlen abgedeckt, später nur noch der Gleisbereich. Vorne vermutlich eine Winde zum Verziehen kalter Dampflok, rechts hinten der Handkurbelantrieb der Scheibe - Muskelkraft war gefragt!
Foto: Rudolf Seifferth (1968)*

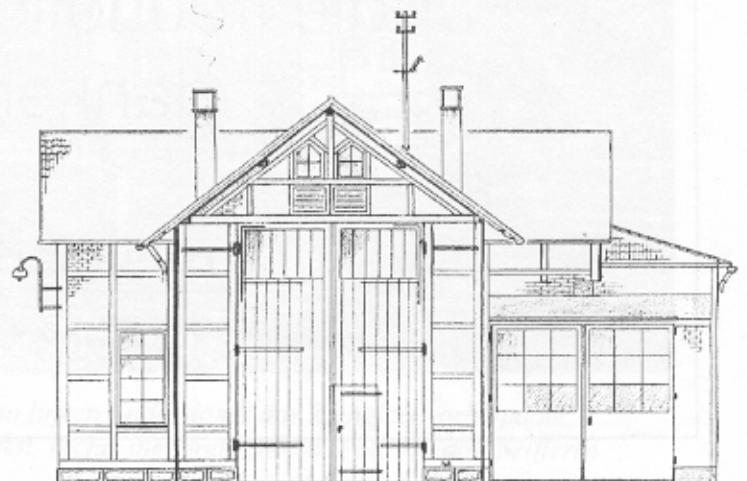
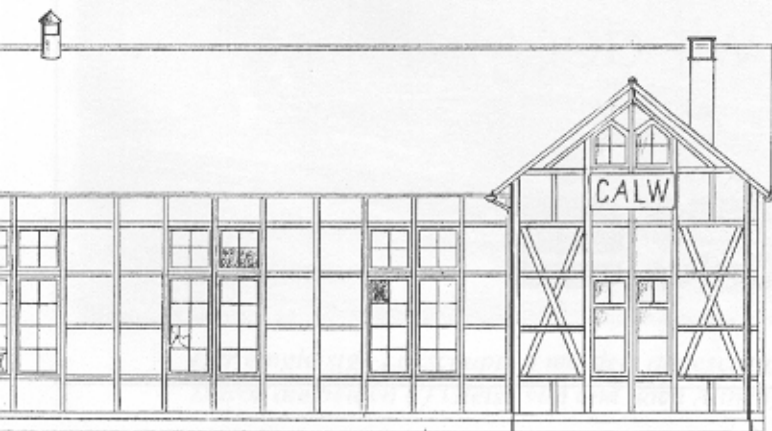


Oben: Ihn sollte man fragen können: Friedrich (Fritz) Berger, (1877 - 1968), etwa ab 1925 Stellvertreter und von 1934 bis 1947 Vorstand des Bw Calw. Seine Dienstfahrkarte war auch zur Mitfahrt in Güterzügen gültig! (Sammlung Marianne Berger)



Oben: Kleiner Lokschuppen, Nordseite. Rechts neben der Tür die - leicht perspektivisch gezeichnete - nach innen eingezogene verlängerte Seitenwand. Links Werkstatt- und Aufenthaltsräume im Klinkerstil.

Unten: Südseite, Riegelfachwerk mit Backsteinen. Typisch für Bauzeit und Region (nicht nur bei Bahnhäusern) die abgeschrägten Fenster unterm Dach. Der statisch bedenkliche Anbau rechts diente vielleicht der um 1934/40 in Calw eingeführten Kleindiesellok "Köf".



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

