

Lokomotiven im Bahnbetriebswerk Calw

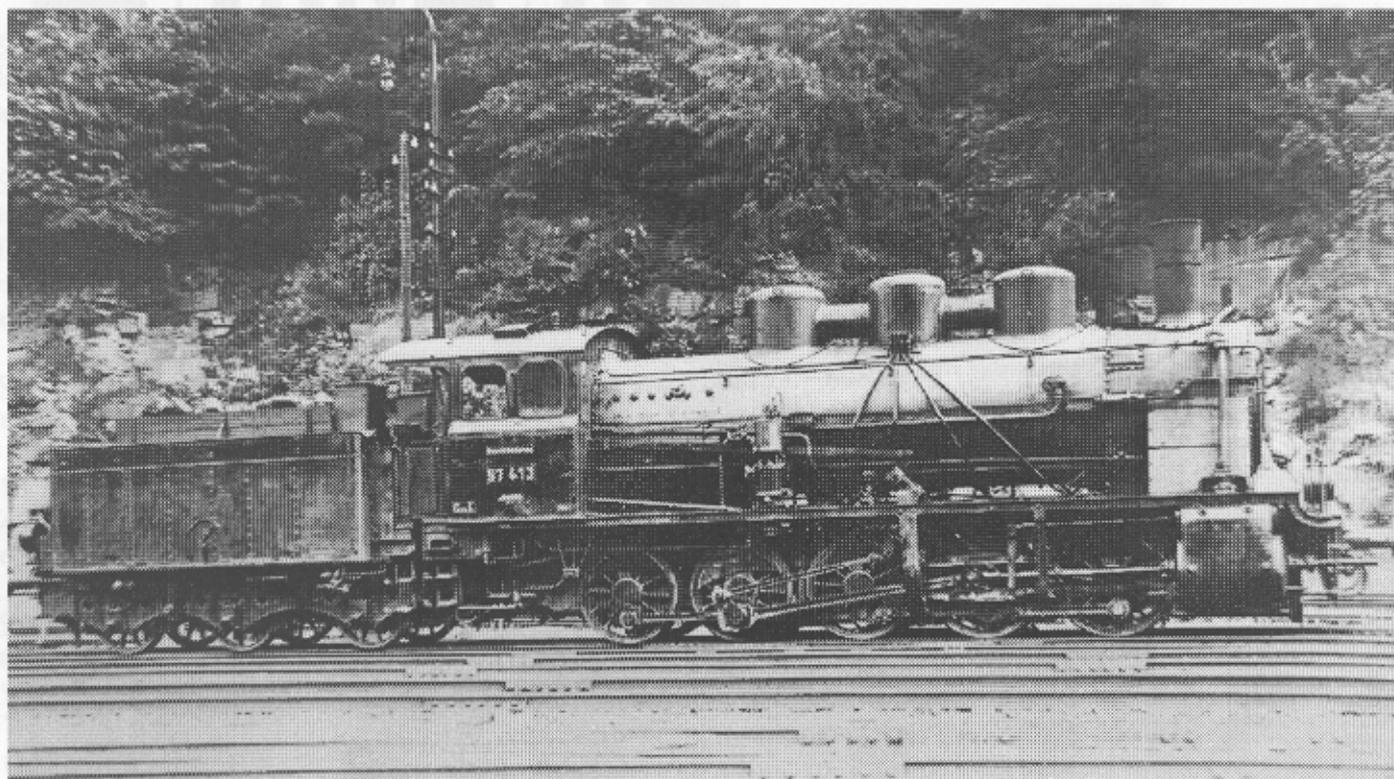
Stolze Schnellzuglokomotiven oder riesige Güterzugloks sah man im 'Bw', dem Bahnbetriebswerk Calw, höchstens als Sondergäste: Für ihren regelmäßigen Einsatz lag Calw zu nahe an Stuttgart, und die Anlage war zu klein. In der Hauptsache beherrschten hier behäbige Güter- und Gemischtzug-Maschinen das Feld. Manche alte Loktype wurde in Calw gar "aufgebraucht". Man sieht: Zu den Aushängeschildern des Bahnbetriebs gehörte das Bw im Nord-schwarzwald nicht.

Dafür oblagen der unter dem Sandsteinfelsen eingezwängten Lokstation nicht nur die üblichen Aufgaben eines Bw an einem Abzweigbahnhof: Auswechseln der Loks an einigen durchgehenden Zügen, Versorgen der Maschinen von in Calw wendenden, beginnenden oder endenden Läufen, Rangierdienst auf der Bahnstation selbst.

Vielmehr kamen dazu nämlich zwei Besonderheiten: Einmal der Schiebedienst auf der Rampe nach Althengstett, Richtung Weil der Stadt/Stuttgart. Güterzüge und ausnahmsweise auch Personenzüge erhielten eine zweite Lok, nämlich am Ende des Zuges. Steil ist die Rampe mit maximal 19 ‰ nicht, aber mit 10 km Länge der längste nicht unterbrochene Neigungsabschnitt des Bahnnetzes in Württemberg - zu Zeiten des Dampfbetriebs war dies ein Problem.

Überliefert ist aus Kriegszeiten auch der Einsatz von drei und vier Loks (zwei vorne, zwei hinten) an einem einzigen Zug!

Eine weitere Calwer Spezialität stellten die Stein- und Schuttzüge dar: In den ersten Jahrzehnten brachte das Anschlußgleis zum Steinbruch Welzberg (oberhalb Hirsau) Fracht auf die Schiene. Später entstand der bahneigene Auffüllplatz in der Fuchsklinge, nicht weit oberhalb des Steinbruchs.



Nach Calw reiste der Bonner Fabrikant und Hobby-Fotograf Hermann Maey 1932, weil er dort die letzten Maschinen der Gattung württ. Hh antreffen konnte. Zwei Jahre später waren sie ausgemustert.

Dorthin führte die Bahn bis in die 1970er Jahre Trümmer, Bauschutt und Kehricht aus dem ganzen Bahndirektionsbezirk Stuttgart.

Ungern kamen fremde Lokmannschaften mit ihren Maschinen nach Calw zum "Kohle fassen": Die bescheidene und mit viel Handbetrieb zu bewerkstelligende Kohleversorgung war mühsam und brauchte Zeit. Meist reichte der in Kornwestheim, Pforzheim oder Horb gebunkerte Kohlevorrat auch für die Rückfahrt, so daß man die Calwer nicht belästigen mußte.

Anders sah es mit dem Wasser aus: Gewieftes Per-

sonal ließ selbst dann, wenn noch genügend Naß im Kasten war, das Element einfach so aus der Lok auf den Boden plätschern, um danach alles wieder mit Schwarzwaldwasser aufzufüllen. Warum dieses? Weil die Calwer Bahnquelle (aus Kentheim) für ihr "weiches", kalkarmes Naß bekannt war, solches Wasser den Lok-Kessel vor Verkalkung und Schäden bewahrt und sogar bereits abgelagerten Kalk abbauen hilft.

Eine Dampflok, die "erzählen" könnte, wie es in Calw war (und ob es "ihr" gefallen hat), gibt es übrigens noch: Die Museumslok 86 346 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF e.V.) in Karlsruhe.

Hans-Joachim Knupfer (1998)

Ausgewählte Lokbestandsjahre des Bw Calw

Einsatzstrecken: Nagoldtal und Calw - Weil der Stadt. Das Bw Stuttgart bediente den Abschnitt Stuttgart - Weil der Stadt. Loks aus Stuttgart, Kornwestheim und Pforzheim kamen bis Calw.

1895

Klasse B1, F, Fa (wie Klasse D): 8 Stück
Klasse T 4n: 1 Stück

1929

Klasse Hh, Baureihe 57.4: 8 Stück
Klasse T 5, Baureihe 75.0: 7 Stück
Klasse T 3, Baureihe 89.0: 1 Stück

1940

preuß. G 10, Baureihe 57: 6 Stück
Baureihe 86: 8 Stück

1950

preuß. G 10, Baureihe 57: 6 Stück
Baureihe 86: 6 Stück
Baureihe 93: 3 Stück
Köf II: 1 Stück

1953

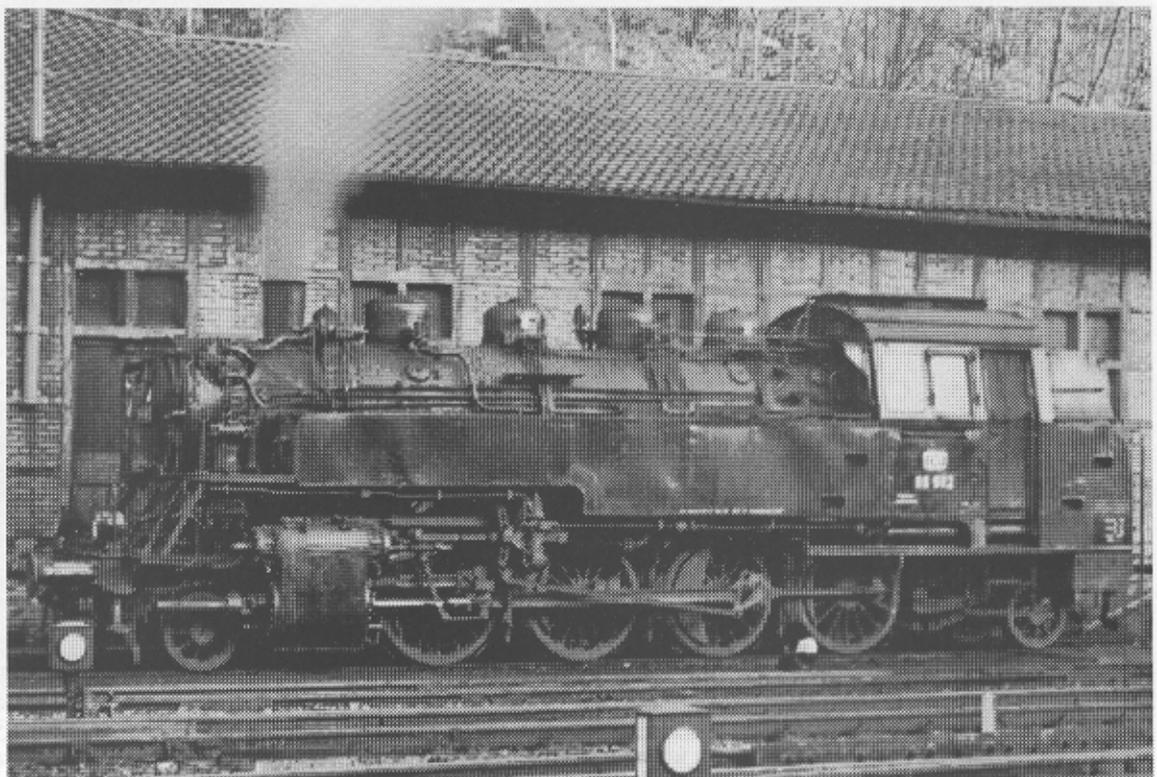
Baureihe 57: 11 Stück
Baureihe 75.4: 7 Stück
Köf II: 1 Stück

Rechts: Solche gegossenen "Bw-Schilder" trug jede Dampflok am Führerhaus. Abbildung in halber Originalgröße.



Auch nachdem die Baureihe 86 nicht mehr in Calw beheimatet war, kamen solche Loks noch dorthin: Lok 86 582 vom Bw Kornwestheim, Außenstelle Pforzheim, vor dem großen Calwer Lokschuppen, März 1964.

*Foto:
Wolf Schneider*

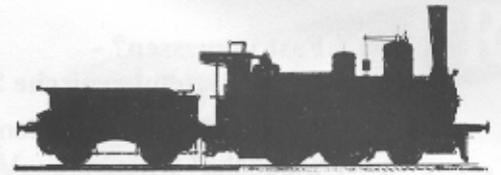


In Calw beheimatete Lok-Typen

Die Jahreszahlen geben den (z.T. ungefähren) Einsatzzeitraum an, soweit nachgewiesen.

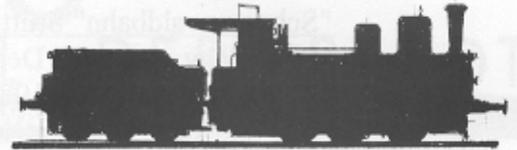
1872 bis ...?

Württ. Klasse D. Zwei Treibachsen und ein offenes Führerhaus mußten genügen.



1895 (oder schon früher) bis ca. 1920

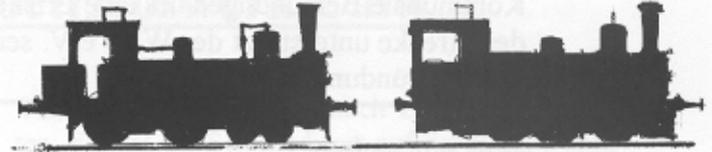
Württ. Klasse Fc. 1867 gebaut, hätten fast noch das Reichsbahn-Zeitalter (ab 1920) erlebt.



1895 (oder schon früher): T 4n (links),

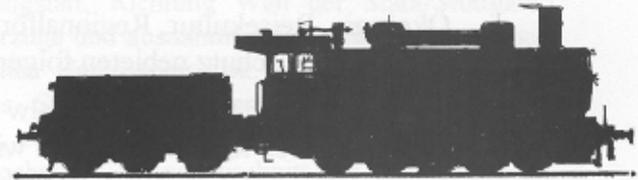
ca. 1900 bis um 1939: T 3 (rechts)

Rangierdienst in Calw, z.T. Eutingen; Schiebedienst bis Althengstett (auch mit anderen Typen).



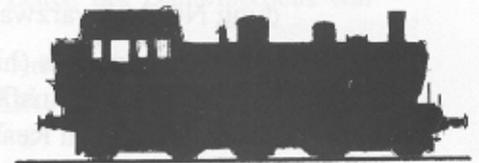
1920 bis 1934

Württ. Klasse Hh, später Reichsbahn-Baureihe 57.4 Die letzten Exemplare sammelte man in Calw, nachdem sie anderswo durch modernere Reichsbahn-Neubauten abgelöst worden waren.



1929 bis 1932 (ggf. länger)

Württ. Klasse T 5, Reichsbahn-Baureihe 75.0, als "hochbeinige" Lok (relativ große Treibräder) eher im Nagoldtal eingesetzt als Richtung Weil. Kam über Renningen bis Böblingen.



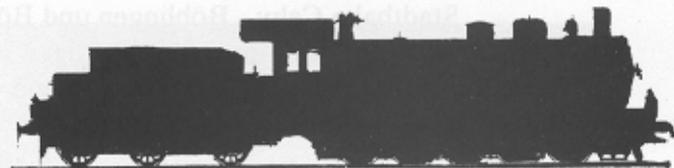
1940 bis 1945: Güterzug-Tenderlok, Baureihe 86 (rechts). In Calw war u.a. die heutige UEF-Museumslok 86 346 tätig!

ca. 1942 bis um 1980: Diesel-Kleinlok Köf II (links). Eine dieser (wechselnden) Loks blieb die letzte "eigene" Calwer Lok lang nach Ende des Bw.



1934 bis 1953

Güterzuglok, preußische G 10 bzw. Reichsbahn-Baureihe 57.



1941 bis ca. 1944, nochmals 1952

Güterzuglok, Baureihe 50, die Universal-Lok für alle Arten von Zügen. Für die Calwer Drehscheibe war sie zu lang, mußte also auch "Tender voraus" fahren!



1946 bis 1949

Personenzuglok, Baureihe 38, nur als "preußische P 8" bekannt, das "Mädchen für alles". Mit 18,50 Metern Loklänge paßten ihre Radsätze "auf den Zentimeter" noch auf die Calwer 16-m-Drehscheibe, die Puffer standen schon darüber hinaus!

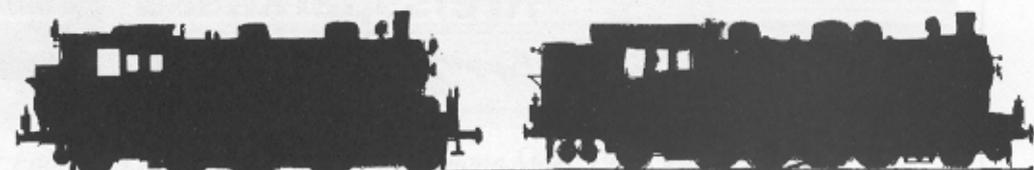


1951 bis 1953: Personenzug-Tenderlok,

badische VI b (links), Baureihe 75.4

1950 bis 1953: württ. und preuß.

T 14.1, Baureihe 93 (rechts), blieb auch nach Auflösung des Bw Calw noch bis 1961 in Calw stationiert.



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** 