



"Ein wahrer Nationalschatz"- Der Hirsauer Welzberg und die Bahn

Tunnel, Brückenfundamente und der Calwer Bahnhof erstanden aus seinen Steinblöcken, Hermann Hesse stapfte als Bub auf seinen Waldhängen herum, und schließlich diente er dem Gegenteil handwerklichen Schaffens, nämlich als profaner Auffüllplatz der Bahn. Die Rede ist vom Welzberg, der sich oberhalb von Hirsau der Schwarzwaldbahn zweimal in den Weg stellt.

Hohe, senkrecht abfallende und halb zugewachsene Buntsandsteinwände, mächtige abgerutschte Steinlagen mitsamt mitgerissenen Bäumen, abgesprengte Blöcke wie Riesenspielzeug auf dem Boden verstreut, so bietet sich heute der einstige Steinbruch am Welzberg dem Besucher dar. Wer sich von Hirsau aus in den Tann wagt, gewahrt am Ende des Tälesbachdammes Richtung Calw neben der leeren Trasse des zweiten Gleises zudem das Schotterbett des Anschlußgleises vom Steinbruch, das Betonfundament des einstigen hölzernen Mini-Stellwerks und die lange, unter Bewuchs kaum noch erkennbare Steinverladerampe.

In der Gegenrichtung, dem Bahngleis bergauf zum Gasthaus Fuchsklinge folgend, schließt sich von rechts eine Böschung an, hinter der sich eine ebene, grasbestandene Fläche erstreckt. Zwischen beiden Örtlichkeiten, tief unten kaum zu erahnen, rauscht der Tälesbach.

Hier herrschte früher emsige Geschäftigkeit, wurden unterhalb des Tälesbachs Jahrzehnte Steine gehauen und spätere Jahrzehnte jenseits des Gewässers Trümmer, Bauschutt und Kehricht zu einer riesigen Halde aufgeschüttet.

Steinbruch Welzberg zu Hirsau

1868: Baubeginn der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Weil der Stadt - Calw - Nagold mit den Tunnels: *"Im Hirsauer Tunnel allein lieferte ein 4,5 m mächtiger Sandsteinfels die herrlichsten Bausteine in Masse, die mit den Steinquadern am Welzberg einen wahren Nationalschatz darstellen, dessen Bedeutung noch lange nicht gehörig gewürdigt ist."* (Oscar Fraas, 1880).

Wahrscheinlich wurde das Anschlußgleis mit Verladerrampe gleichzeitig angelegt, das vom 2. Streckengleis, dem Richtungsgleis Calw - Althengstett ("Berggleis"), in km 45,346 abzweigte. 1872 ging die Bahnstrecke in Betrieb.

Auch der Althengstetter Forsttunnel wird aus den Welzbergquadern gewölbt: *"Vom Thälesbach zieht sich die Bahn am westlichen Nagoldufer hin, aber noch in ziemlicher Höhe über der Thalsole. Wir haben hier zur Linken den prächtigen Steinbruch des Welzberges, bei 2000' lang, welcher die Steine zum*

Schuttzug auf dem Anschlußgleis Welzberg, dem ehemaligen 2. Streckengleis. Ein Bagger entlädt die Wagen. Links hinter dem Zug liegt das für den Zugverkehr verbliebene 1. Streckengleis.



Foto (1961): Willi Löhr

Forsttunnel lieferte, und wohl noch zu manchem Bau das Material liefern wird". (Ed. Fr. Hochstetter, 1872). 2000 württ. Fuß (°) sind ca. 570 m.

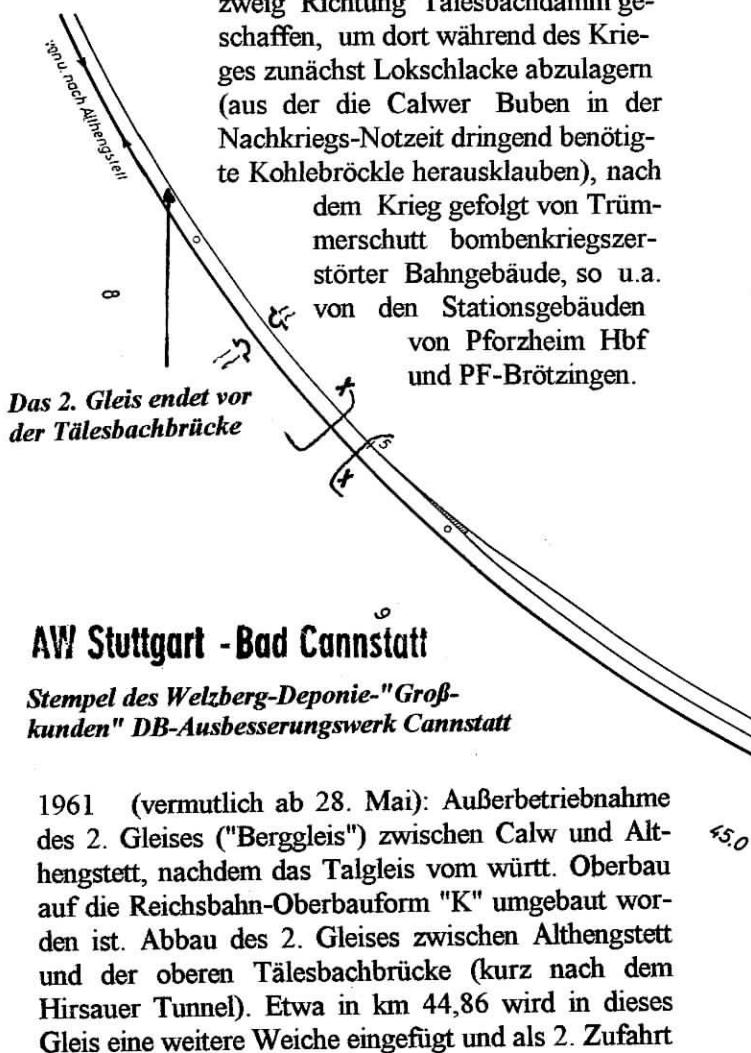
1891: Im Geschäftsjahr 1.4.1891 - 31.3.1892 der Königl. Württ. Staatsbahn leistet die Verwaltung "Ersatz an den allgemeinen Kosten des Regiesteinbruchbetriebs in Welzberg bei Calw". 'Regie' steht für Staatsbetrieb; einen Ort Welzberg gibt es nicht. Da die Berichte seit 1880 keine Einrichtung des Steinbruchs erwähnen, gab es ihn wohl schon vorher.

1894: Staatsbahngeschäftsbericht 1.4.1894 - 31.3.1895: "Einrichtung eines Weichensignals mit Stellwerk an der Abzweigstelle des Steinbruchgleises am Welzberg auf der Wärterstrecke 43 zwischen Althengstett und Calw." Zuvor ging es also ohne Signal ... Die Bedienung findet stets als Sperrfahrt von Calw aus statt. Auf Bahnhof Calw wird das hangseitige Ziehgleis Richtung Nagold "Steingleis" genannt.

1966: Ein Lageplan weist das Steinbruchgleis letztmalig nach. Wie lange der Steinbruch in Betrieb war, ist nicht dokumentiert.

Der bahneigene Auffüllplatz Welzberg

1941 (4.4.): Bei der Reichsbahndirektion (RBD) Stuttgart wird ein (nicht überlieferter) Plan der "Anschlußstelle Welzberg" gezeichnet. Vermutlich zu diesem Zeitpunkt wird vom Steinbruchgleis ein Abzweig Richtung Tälesbachdamm geschaffen, um dort während des Krieges zunächst Lokschlacke abzulagern (aus der die Calwer Buben in der Nachkriegs-Notzeit dringend benötigte Kohlebröckle herausklauben), nach dem Krieg gefolgt von Trümerschutt bombenkriegszerstörter Bahngebäude, so u.a. von den Stationsgebäuden von Pforzheim Hbf und PF-Brötzingen.



AW Stuttgart - Bad Cannstatt

Stempel des Welzberg-Deponie-"Großkunden" DB-Ausbesserungswerk Cannstatt

1961 (vermutlich ab 28. Mai): Außerbetriebnahme des 2. Gleises ("Berggleis") zwischen Calw und Althengstett, nachdem das Talgleis vom württ. Oberbau auf die Reichsbahn-Oberbauform "K" umgebaut worden ist. Abbau des 2. Gleises zwischen Althengstett und der oberen Tälesbachbrücke (kurz nach dem Hirsauer Tunnel). Etwa in km 44,86 wird in dieses Gleis eine weitere Weiche eingefügt und als 2. Zufahrt



Hirsau mit dem Welzberg und dem riesigen Steinbruch im Hintergrund. Ausschnitt aus einer Postkarte, um 1910. Foto: Sammlung WSB e.V.

zum Auffüllplatz benutzt, der dadurch um etwa fünf Meter erhöht werden kann. Auf der Deponiefläche sind "fliegende Gleise" verlegt, die mit Loks nicht befahren werden dürfen und auf denen es dennoch oft zu Entgleisungen kommt.

Die Deponie Welzberg nimmt Schutt und Kehricht aller Bahnhöfe und DB-Stellen (z.B. des Ausbesserungswerks Stuttgart-Bad Cannstatt) aus dem Bereich der Bundesbahndirektion (BD) Stuttgart in bunter Mischung auf - Schadstoffsortierung ist noch unbekannt ... Bis zu dreimal täglich wird der Gleisanschluß bedient; manchmal ist der ganze Calwer Bahnhof mit alten offenen Güterwagen (sog. X-Wagen) zugestellt, die der Zustellung auf den Berg harren. "Calw schluckt alles", weiß man bei den Eisenbahnern weit über den Schwarzwald hinaus. Jetzt gilt der Rest des 2. Gleises als Anschlußgleis des Bahnhofs Calw, nicht mehr als Streckengleis.

1967 (4.8.): Sitzungsprotokoll der Tagung des Nagoldbahn-Ausschusses in Bad Liebenzell; Erwähnung, daß sich an der Schwarzwaldbahn "der größte Auffüllplatz der Bundesbahndirektion (Stuttgart) befindet, dessen Verlegung mit Sicherheit sämtliche eingesparten Mittel (es geht um die geplante Stilllegung des Abschnitts Calw - Weil der Stadt) wieder verschlingen würde".

1969 Laut Leistungsnachweis des Bf Calw vom 21.1.69 werden dem Anschluß Welzberg täglich durchschnittlich 7,4 Wagen beladen zugestellt; es fallen 60 "Rangierlokminuten" an.

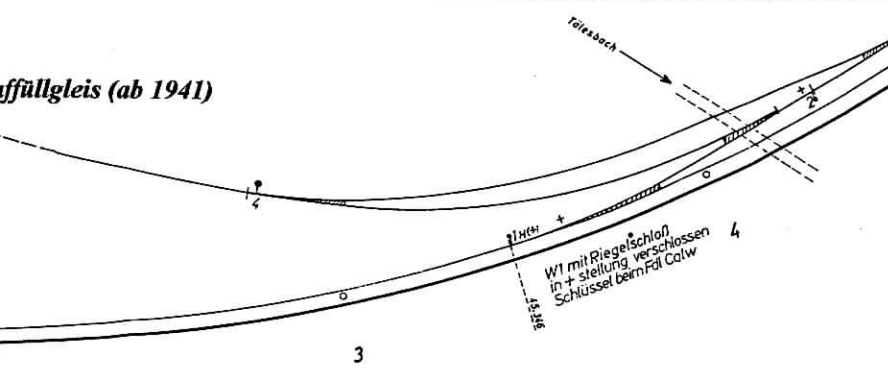
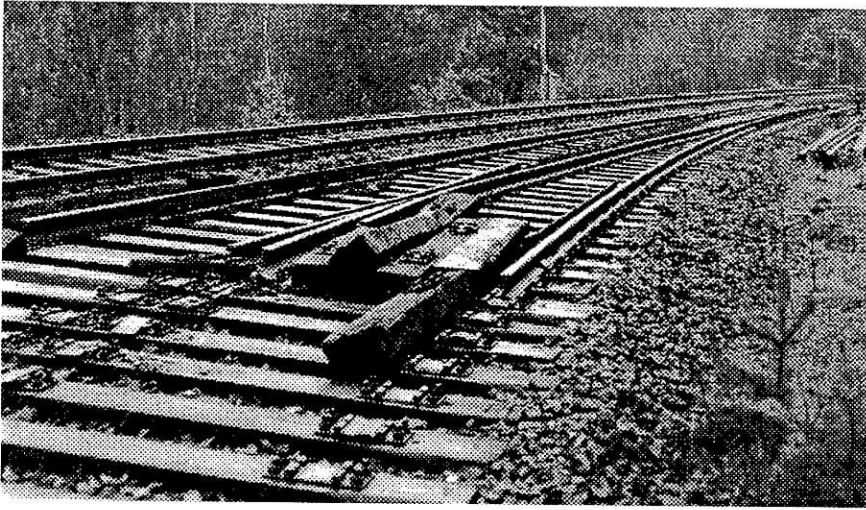
1973 Etwa um diese Zeit ist die (von Hirsau aus gesehen) "linke" Hälfte des Tälesbachtals zwischen Tälesbachufer und Bahngleisen vollständig aufgefüllt. Auf der anderen Seite hat die Stadt Calw Aushub bis auf die selbe Höhe abgelagert. Ansich ist geplant, den Tälesbach zu verrohren und das Tal komplett eben aufzufüllen. Da sich beide Seiten nicht über die Kostenübernahme einigen können, bleibt der Bach unverdolt.

Die neue Deponie am Bahnhof Neustadt-Hohenacker (Strecke Waiblingen - Backnang) übernimmt die Aufgaben des Platzes am Welzberg. Seine letzte Funktion dürfte es sein, die Trümmer der eben abgerissenen Loksuppen aus Calw aufzunehmen.

1975 (Januar): Das Anschlußgleis Welzberg, also der Rest des 2. Gleises, wird abgebaut. Vor dem Kranzug verdienen sich Schnellzugdampflok (!) der Baureihe 23 ihr Gnadensbrot, die deshalb vom Bahnbetriebswerk (Bw) Crailsheim leihweise zum Bw Freudenstadt umbeheimatet worden sind.

Hans-Joachim Knupfer (1999)

In Auflösung: Steinbruchweiche Nr. 1 und Berggleis (Januar 1975). Das Talgleis dahinter bleibt erhalten.
Foto: Wolfgang Wenzel



Strecke Stuttgart—Calw.
Fahrten zwischen Calw und Althengstett

übergabezüge von Calw zum Regiesteinbruch am Welzberg (auf Gleis Calw—Stuttgart).
(Abzweigung bei km 45 + 364 auf der Württerstrecke Posten Nr. 43.)

	7961	7962
	nach Bedarf.	nach Bedarf.
Calw ab	Bm. 845	Bm. 250
Steinbruch am Welzberg an	55	300
Steinbruch am Welzberg ab	930	340
Calw an	940 Bm. X 2915	350 Bm. X 869
	Nichtausführung Wz 7961, wenn Wz 2818 verkehrt.	Nichtausführung Wz 7962, wenn Wz 2821 oder Wz 2823 verkehrt.

K.W.St.E.-Buchfahrplan, 2.11.1914. (Slg. Peter Zeller)

Bahnhof Calw

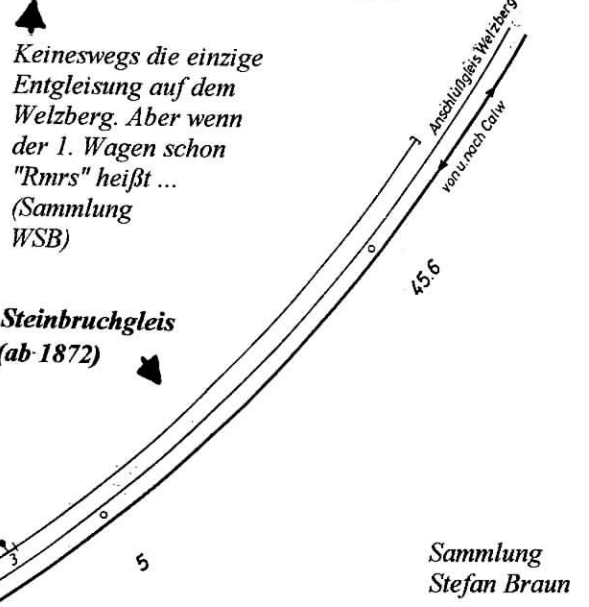
Calw, den 20. August 1964

1.) Entgleisung von 2 leeren Wagen im Anschluß Welzberg am 18.8.64

Am 18.8.64 gegen 8.30 Uhr meldete der Baggerführer vom Welzberg fmdl dem FdL in Calw, BS Pfrommer, daß sich die im Entladegleis aufgestellten Wagen in Bewegung gesetzt hätten und über den Gleisabschluß hinausgelaufen seien. Dabei sind die leeren Wagen DB 427 956 Rmrs und DB 2154 Om ("eimatwagen Bf Stg Hbf") mit allen Achsen entgleist.

Der Hilfszug wurde am 18.8.64 nicht dringlich um 11.30 beim Bf Kornwestheim Rbf angefordert. Er ist am 19.8.64 um 8.35 Uhr zur Aufgleisung in Calw eingetroffen. Ende der Aufgleisung um 10.30 Uhr. Anschließend Fahrt vom Anschl zum Bf. Absetzen der Wagen u Rangieren des Hilfszugs zur Abfahrt. Abfahrt in Calw um 11.28 Uhr nach Kreuzung mit Pto 2164.

2.) Aa 1 zur Anhörung des Rgl Grammer, der am 17.8.64 die Wagen im Anschluß Welzberg bereitgestellt hat.



II Vereinfachung der Signalanlage		Gepr. 22.7.68 / 68/6	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Bahnmeisterei Ing.: <i>da. Pöhl</i> 1969 Calw </div>
Die Über einstimmung mit der Ausführung bescheinigt:			
Bm Calw, den 5.7.1965			
gez. Neffesoven			
bearbeitet	Tag	Name	Bundesschindler in Stuttgart
gezeichnet	10.11.64	Reinhold	Stuttgart, den 8.8.1965
geprüft	5.8.66	Wenzel	Deutsche Bundesbahn
			BA: Rottweil
			Bm Calw
Maßstab:	Anschlußstelle		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 708a1011 </div>
1:1000	Welzberg		
Ausgabe vom:			B
Ersetzt für: Pl. v. 4.4.1961			
Ersetzt durch:			
			0.3m ²

Nicht für Dritte

Sammlung Stefan Braun

Fast vergessen ?

Die Württembergische Schwarzwaldbahn

Anno 1873 bekam Baden seine "Schwarzwaldbahn" Offenburg - Villingen, aber schon 1872 fuhr man in Württemberg auf der "Schwarzwaldbahn" Stuttgart (-Zuffenhausen) - Calw. Der Abschnitt Calw - Weil der Stadt ist seit 1983 ohne Personenverkehr und seit 1988 ganz außer Betrieb; er gilt seit 1995 als Industriegleis ohne Verkehr.

Kommunale Bemühungen um eine Erhaltung der Strecke unterstützt der WSB e.V. seit seiner Gründung 1987.

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 (historischen) *Touristikbetriebs 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/Sindelfingen* und Böblingen - Weil der Stadt unter vollständiger Verwendung der vorhandenen Strecke und dem Neubau einer Teilstrecke

Impressum - Herausgeber: WSB e.V., Calw;
Redaktion H.-J. Knapfer; Titelgestaltung:
Eberhard Rieber; erscheint nach Bedarf

Eisenbahnmuseum "Stellwerk 1" Calw

Am Südbahnhof, Bahnhofstraße 59 a,
hinter dem WLZ-Haus- und Gartenmarkt.



Objekte:

- Ältestes erhaltenes Stellwerk der Königlich Württembergischen Staatsbahn von 1889
- Historischer Reisezugwagen Ai 29 mit Ausstellung und Tonbildschau zur Württembergischen Schwarzwaldbahn
- Sammlung historischer Gleisbauteile
- Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks

Dw Calw (zugänglich an Sonderterminen)

Museum in Vorbereitung,

geöffnet nach Vereinbarung.

Regelmäßige Öffnungszeiten in Vorbereitung

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Jahresmitgliedsbeitrag: 40,- DM

Für Nichtverdiener: 20,- DM

Spenden: Stadtkasse Calw,
Landesgirokasse Nr. 4931340,
BLZ 600 501 01, Kennwort WSB e.V.

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

Auskunft:

1. Vorsitzender Hans-Ulrich Bay
Altburger Str. 12, 75365 Calw

☎ + Fax 0 70 51 / 2 05 41

Für die freundliche Unterstützung
danken wir der

Kreissparkasse

*Engagiert und
leistungsstark*

Calw

