



Im Betriebswerk Calw anno 1934: Der zukünftige Dipl.-Ing. Joh. Ankele (rechts) macht sein Praktikum als Aushilfsheizer auf der Güterzuglok 58 518. Eine Maschine gleicher Gattung wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) noch heute auf der Albtabahn – und vielleicht auch wieder auf der Schwarzwaldbahn – eingesetzt.

## Zwischen Agonie und Euphorie – Die Württembergische Schwarzwaldbahn

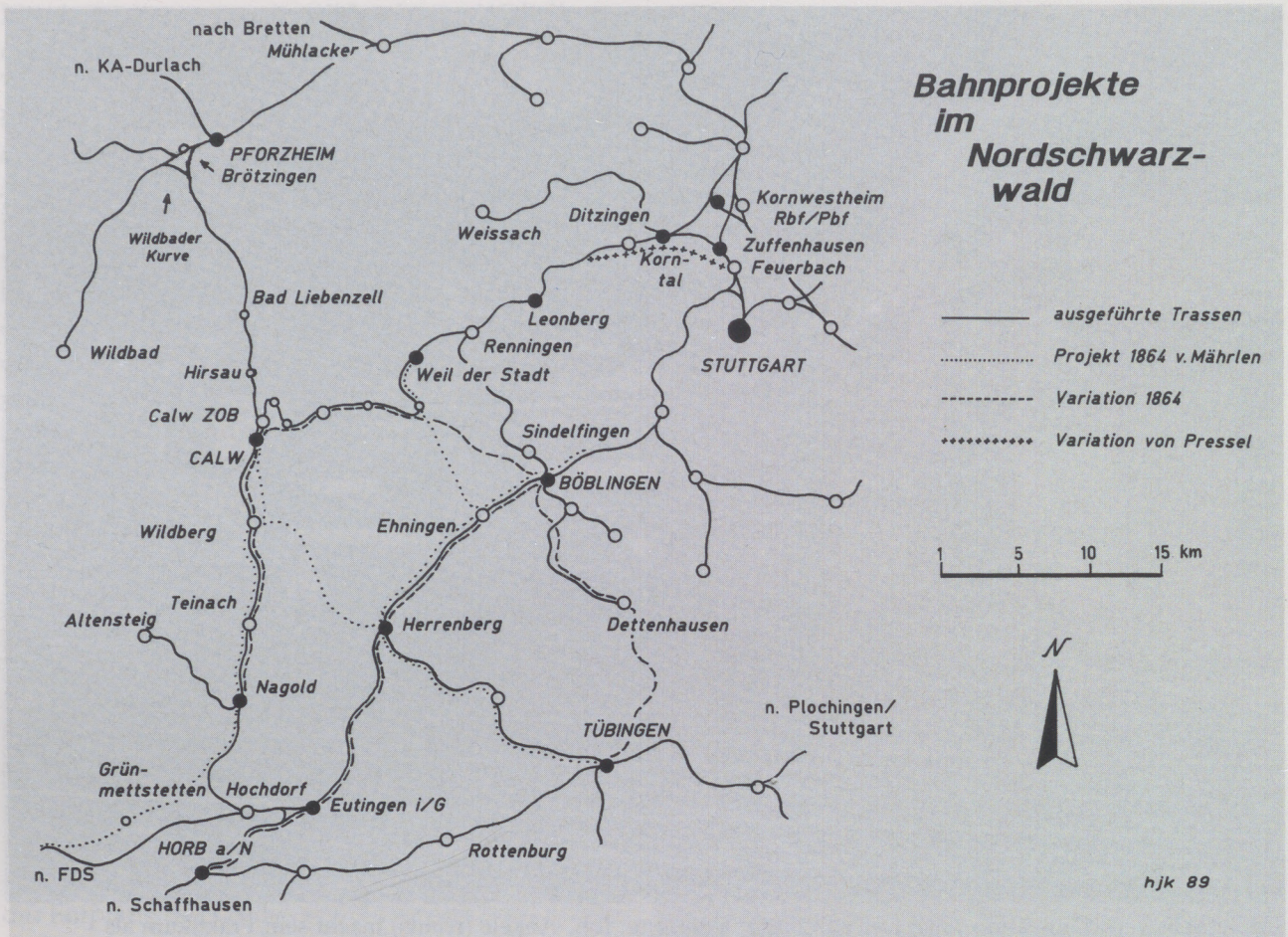
*Hans-Joachim Knupfer*

Ein aus dem Gefüge des Stuttgarter Vorortverkehrs nicht wegzudenkender Bestandteil ist die westliche S-Bahn-Linie nach Weil der Stadt. Auch die Nagoldtalbahn von Pforzheim über Calw nach Horb erfreut sich unter Berufs- und Ausflugsreisenden einer gewissen Beliebtheit, zumal ihr Leistungsangebot durch den Einsatz der neuen Regionalschnellbahn-Triebwagen der Baureihe 628 eine qualifizierte Aufwertung erfahren hat. Daß zwischen Calw und Weil der Stadt auch eine Schienenverbindung existiert, deren Gleise jedoch von keinem Zug mehr befahren werden, droht in Vergessenheit zu geraten. Dieser Abschnitt ist der interessanteste, und ihm soll unsere besondere Aufmerksamkeit gelten.

Wer diese Verkehrsverhältnisse nur in ihrer heutigen Erscheinungsform kennt, der wird mit Verwunderung zur Kenntnis nehmen, in welcher andersartigen Form sie sich einst dargeboten haben und unter

welchen Hoffnungen und Erwartungen man sie geschaffen hat. Tatsächlich war die Verbindung Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt – Calw – Nagold einst geplant als Teil einer durchgehenden Hauptstrecke von Württemberg in die Schweiz, einst wie jetzt beginnend bei Bahnkilometer 0,0 in Stuttgart-Zuffenhausen, – am dortigen Hochbahnsteig bis heute so angeschrieben und nicht mit dem Hinweis auf einen Ort dringender Bedürfnisse zu verwechseln – endend bei km 67,5 der Station Nagold. Nicht ohne Stolz hat man diese Relation als Württembergische Schwarzwaldbahn bezeichnet, wohl auch als partikularistische Anspielung auf das badische und heute ohne erläuternden Zusatz als Schwarzwaldbahn bezeichnete Gegenstück von Offenburg nach Villingen.

Die Württembergische Schwarzwaldbahn war von der Art der Anlagen her eine unreife Frühgeburt,



von wohlmeinenden Eltern mit den falschen Gaben ausgestattet. So gleicht sie in ihrer Entwicklung – hoffnungsfroher Auftakt, mäßige Fortdauer und abfallender Schluß – einem schlechten Theaterstück ohne Schlußapplaus. Ob dieser Schluß als verfrüht anzusehen ist, ob das Theater, das – in durchaus positivem Sinne – derzeit um die Strecke inszeniert wird, eine an den heutigen Bedürfnissen orientierte «Neuaufführung» ermöglichen wird, bleibt abzuwarten.

20. Juni 1872:

Calw feiert seinen «Eintritt in den Weltverkehr»

Anfang der 1860er Jahre liefen die Vorarbeiten zur Erweiterung der «Westbahn» Stuttgart – Bretten von Mühlacker aus über Pforzheim nach Durlach und zur Fortsetzung der «Oberen Neckarbahn» von Reutlingen über Rottenburg weiter in Richtung Horb – Rottweil – Schaffhausen. Die Bewohner und Gewerbetreibenden des Nordschwarzwaldes sahen die Umlenkung der Reiseströme weg von den alten Handelsstraßen auf die neuen Verkehrswege nicht mit Freude. Daß einem bereits 1836, ein Jahr nach der Eröffnung Deutschlands erster Eisenbahn, vorgelegten Gesuch des Calwer Stadtrats in Beziehung

auf die Eisenbahn-Angelegenheit<sup>1</sup> in Stuttgart kein großer Erfolg beschieden sein konnte, ist verständlich. Einigkeit herrschte nur darüber, daß eine direkte Verbindung Stuttgart – Horb möglichst unter Berührung des Schwarzwaldes anzustreben sei. Böblingen und Calw traten bei der detaillierten Streckenführung als streibare Kontrahenten auf und in beiden Städten bildeten sich um 1861 Eisenbahn-Comités, die alsbald mit Denkschriften aufwarten konnten, in denen sie die Vorzüge jeweils ortsnaher Trassen aufs wärmste priesen.

Die Wiedergabe der seit 1863 geführten Diskussion könnte ein kleines Büchlein füllen; einige ausgewählte Zitate mögen dies beleuchten. Das Calwer Wochenblatt erkannte im April 1864 klar: *Muß zugegeben werden, daß die obere Neckarbahn auch mit ihrer Verlängerung nach und über Rottweil für sich allein nicht geeignet ist, den Verkehrsbedürfnissen des Schwarzwaldes zu genügen, daher auch nicht als Schwarzwaldbahn im eigentlichen Sinne betrachtet werden kann, so tritt die Notwendigkeit heran, auch dem Schwarzwald den entsprechenden Anteil an den verbesserten Verkehrsmitteln zukommen zu lassen. Besteht hierüber kaum eine Verschiedenheit der Ansicht, so erscheint es dagegen weniger ausgemacht, welches die der Hauptlinie der Schwarzwaldbahn zu gebende beste Richtung sei.*<sup>1</sup> Von dem bereits

# Einladung.

Seit 1875

Die überaus glücklichen Erfolge, von welchen die Eisenbahnbestrebungen des hiesigen Bezirks in den letzten Tagen begleitet waren, haben allgemein das Verlangen erregt, diese große Errungenschaft durch eine Zusammenkunft der gleich beteiligten Einwohner aus den Bezirken Leonberg, Calw und Nagold zu feiern. Hierzu wurde

**Donnerstag, der 6. Juli 1865,**

bestimmt. — Folgendes ist das Programm des Tages:

Mittags 12 Uhr Empfang der Gäste in der Waldhornwirthschaft hier, als bald hierauf gemeinschaftliches Mittagessen.

Nach dem Essen begibt sich die Gesellschaft in den Eudium'schen Garten, nach Umständen in dessen Saal.

Sowohl während des Essens als auch bei Eudium wird sich die Kapelle des Bades Feinach produciren.

Sämmtliche Einwohner der hiesigen Stadt und des Bezirks werden zur Theilnahme an dieser Feier freundlichst eingeladen und ersucht, ihre Theilnehmung, wenn ihnen nicht besondere Aufforderung hierzu zukommen sollte, möglichst bald dem Wirth zu anzeigen, damit bei Zeiten hinreichende Besorgung getroffen werden kann.

An die Einwohner der hiesigen Stadt ergeht noch die weitere Bitte, der freundlichen Stimmung über diese für unsere ökonomischen Verhältnisse so wichtige Errungenschaft durch Betränen oder Besaggen der Häuser auch äußerlichen Ausdruck zu geben.

Den 1. Juli 1865

Eisenbahn-Comité.

1858 erhofften Anschluß nach Pforzheim mußte man wegen kleinstaatlicher Schwierigkeiten vorerst Abstand nehmen, weil die badische Regierung von einer Bahn Pforzheim – Horb – Schaffhausen nicht ohne Grund eine allzugroße Concurrenz sowohl für ihre Hauptbahn, als auch namentlich für die im Bau begriffene Kinzigthalbahn befürchtete und deshalb den Anschluß bei Pforzheim verweigert.<sup>1</sup>

Welche Pläne hatten nun die Comités von Böblingen/Herrenberg und Leonberg/Calw/Nagold? Die erste von dem Stuttgarter Professor Mährlen ausgearbeitete Variante sah eine Stammlinie Stuttgart – Böblingen – Herrenberg – Wildberg – Nagold – Grünmettstetten vor mit Abzweigungen Ehningen – Weil der Stadt, Herrenberg – Tübingen und Wild-

berg – Calw. Der seinerzeit in Wien ansässige Ingenieur Pressel hielt hingegen die Führung Stuttgart – Feuerbach – Leonberg – Weil – Calw sowie Pforzheim – Calw – Nagold – Horb für aussichtsvoller. In der Tübinger Eisenbahn-Versammlung am 20. November 1864 waren die Calwer nicht nur in der Minderzahl, sie beklagten auch das Auftreten des für die Böblinger agierenden Verlegers Dr. Otto Elben, der in seinem Schwäb. Merkur seither Allem aufgebieten hatte, für die Böblinger und gegen die Leonberger Linie zu wirken und befanden weiter: Mit welcher großen Nachtheilen für einen bedeutenden Theil des Landes verbunden wäre, wenn die kürzeste Verbindung zwischen Tuttlingen und Pforzheim über Nagold und Calw nicht zur Ausführung käme, wird nicht erst des Beweises bedürfen, da der Umweg über Herrenberg, Stuttgart, Bruchsal p.p. den Interessen der meisten beteiligten Bezirke nicht entspricht, vielmehr, wie sich aus einem Blick auf die Karte ergibt, es im allgemeinen Interesse (. . .) liegt, die nächste Verbindung mit dem Rhein auf dem Wege: Tuttlingen – Nagold – Calw – Pforzheim zu vermitteln.<sup>1</sup> Diesem etwas großspurigen Auftreten wurde von der Gegenseite mit der Frage begegnet: Wie kommt es, daß die Komites in Calw und Nagold sich dem Projekt über Leonberg angeschlossen haben? Wollen sie eine Bahn über Böblingen nicht? Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir letztere Frage mit einem <doch, recht gerne, wenn wir sie nur bald erhalten> uns beantwortet denken.<sup>1</sup>

Im September 1864 trat durch den Abgang des bisherigen württembergischen Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten, der auch für die Bahnfragen zuständig war, eine Wendung ein. Die Calwer schalteten schnell: Dadurch, daß Frhr. v. Varnbühler, welcher seither auch für die Linie über Leonberg gewirkt habe, nun Minister geworden sei und die Leitung der Verkehrsanstalten übernommen habe, glaube das hiesige Comité, daß von Seiten der Regierung mehr Aussicht auf Verwirklichung dieser Linie vorhanden sei.<sup>1</sup> Am Abend des 23. Juni 1865 entschied sich die Stuttgarter Abgeordnetenversammlung schließlich für das Projekt. Mit Böllerschüssen und mit einem Eisenbahnfest im Calwer Waldhorn beging man das große Ereignis und toastierte auf König, Minister und Techniker, die es ermöglicht hatten.

Nachdenklich macht nicht nur das mit 44 zu 42 Stimmen äußerst knappe Ergebnis, es mutet auch eigenartig an, daß der Freiherr von Varnbühler in Hemmingen ausgedehnte Besitztümer besaß und ihm ein Bahnanschluß in Ditzingen bei Leonberg sehr zupass gekommen sein dürfte; tatsächlich war vorher eine etwas südlichere Führung vorgesehen. Außerdem war damit dem württembergischen Monarchen, König Karl, auf angenehme Weise das Erreichen des geliebten Wildbad in Aussicht gestellt.

Calwer Wochenblatt vom 28. März 1871

## Amtliche Bekanntmachungen.

### Schwarzwaldbahn.

## Verdingung von Eisenbahn-Hochbauarbeiten.

Höherem Auftrage zufolge sind die hienach beschriebenen Bauarbeiten an 17 Bahnhäuserhäusern der Sektionen Weil der Stadt Abtheilung II. und Calw auf der Schwarzwaldbahn im Submissionswege zu vergeben. Es werden demgemäß die Alfordeliebhaber eingeladen, Pläne, Ueberschläge und Bedingungen auf dem Hochbauureau im Bahnhofgebäude Weil der Stadt einzusehen und ebenfalls selbst die mit Fähigkeits- und Vermögenszeugnissen belegten und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahnhäuserhäuser“ versehenen Offerte bis

Montag, den 3. April, Vormittags 11 Uhr, zur Submissions-Eröffnung, welcher sie anzuheften können, abzugeben.

Es betragen die Ueberschlagssummen

a) in der Sektion Weil der Stadt Abtheilung II. von Weil der Stadt bis an den Forsttunnel, bei 9 Häusern zusammen:

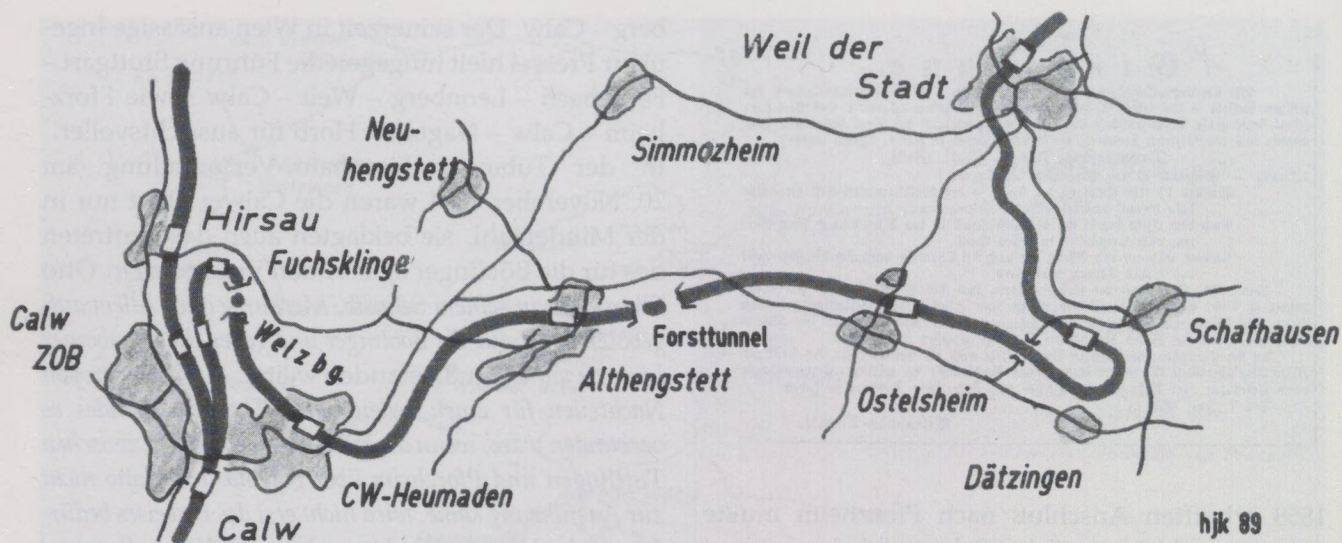
Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit . . . . .	7750 fl. — fr.
Gypserarbeit . . . . .	639 fl. — fr.
Zimmerarbeit . . . . .	5310 fl. — fr.
Verbindungsarbeit . . . . .	414 fl. — fr.
Schreinerarbeit . . . . .	1611 fl. — fr.
Glasarbeit . . . . .	630 fl. — fr.
Schlosserarbeit . . . . .	1143 fl. — fr.
Flaschnerarbeit . . . . .	378 fl. — fr.
Anstricharbeit . . . . .	1044 fl. — fr.
Gafnerarbeit . . . . .	24 fl. 18 fr.

b) in der Sektion Calw, vom Forsttunnel bis Hirschau, bei 8 Häusern zusammen:

Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit . . . . .	6837 fl. — fr.
Gypserarbeit . . . . .	568 fl. — fr.
Zimmerarbeit . . . . .	4720 fl. — fr.
Verbindungsarbeit . . . . .	368 fl. — fr.
Schreinerarbeit . . . . .	1452 fl. — fr.
Glasarbeit . . . . .	560 fl. — fr.
Schlosserarbeit . . . . .	1018 fl. — fr.
Flaschnerarbeit . . . . .	336 fl. — fr.
Anstricharbeit . . . . .	928 fl. — fr.
Gafnerarbeit . . . . .	21 fl. 36 fr.

Seilbronn, 24. März 1871.

R. Hochbauamt der Schwarzwaldbahn.  
Schurr.



Zum Jahresende 1865 begannen die Bauarbeiten an den Kunstbauten des Nagolder und Weiler Teilstücks, gefolgt von dem technisch problemlosen Abschnitt Zuffenhausen – Ditzingen, der am 23. September 1868 in Betrieb genommen werden konnte. Zu dieser Zeit waren die Tunnel der Bahn fertiggestellt, und die Trasse nahm Gestalt an. Ein gutes Jahr später erreichte am 1. Dezember 1869 die Schiene auch Weil der Stadt. Der 20. Juni 1872 endlich markiert das Datum, da dem um 9.16 Uhr erstmals in Calw eintreffenden Zug freie Fahrt bis Nagold gewährt werden konnte. Mit den üblichen Feierlichkeiten und einer Gewerbeausstellung, die unseren Eintritt in den Weltverkehr anzeigt und uns empfielt,<sup>2</sup> gedachte man des denkwürdigen Ereignisses und trug gar ein Spottgedicht vor, in dessen letzten Zeilen es heißt:

*So kam für Böblingen – Herrenberch  
die Abstimmung leider überzwerch.*

*Der Schönbuch pflanze doch schon der Jugend  
Bescheidenheit ein, als schönste Tugend.*

Die Zeit der Postwagenverbindungen, mit denen man dreimal pro Woche nach Stuttgart und am jeweils folgenden Tag zurück nach Calw gelangen konnte, war vorbei. Die Züge der Eisenbahn verließen Calw in Richtung Metropole um 5.45, 12.00, 16.28 und 20.35 Uhr und brauchten für ihren Weg zwei Stunden.

Von Weil der Stadt nach Calw:  
Ein Blick aus dem Wagenfenster

Mit dem Verlassen der alten Reichsstadt Weil der Stadt, die von der Bahn im Viertelskreis umfahren wird, tritt diese in eine fast ständig ein Prozent tragende, bis zum Scheitelpunkt in Althengstett

fortdauernde Steigung ein. Während wir im Norden noch Weils Türme erkennen, wird links unten im Würmtal, an dessen Westhang wir entlangrollen, der Ort Schafhausen sichtbar. Bei der Projektierung dieser Station, die, einer Hauptbahn gemäß, mit Kreuzungs- und Ladegleis und dreiteiligem Empfangsgebäude nebst Abort und Güterschuppen ausgestattet wurde, waren die Augen der Konstrukteure sicher größer gewesen als die Erwartungen, die man in Anbetracht des Verkehrspotentials des Ortes hegen konnte. In einer Schleife, deren engster Radius 300 m beträgt, wendet sich der Schienenweg scharf gegen Nordwesten und umrundet den Hacksberg; links unten spitzen die Dächer von Dätzingen hervor. Beinahe in entgegengesetzter Richtung wie vor Schafhausen verläuft nun die Bahn; liefe man auf der Verbindungsstraße, die wir jetzt auf einer Blechbalkenbrücke überqueren, nur 200 m nach Osten, so träfe man wieder auf unsere dort freilich schon 15 m tiefer liegenden Gleise vor dem Schafhauser Bahnhof.

Nach links eröffnet sich der Blick aufs Altbachtal und den Ort Ostelsheim, auf dessen Haltepunkt wir in schnurgerader Linie zufahren. Nach diesem Zwischenhalt wechselt die Bahn unter Querung der Kreisstraße Böblingen – Calw auf den Schattenhang hinüber und schickt sich an, die Würm-Nagold-Wasserscheide im 695 m langen Forsttunnel – welche phantasiereiche Namensgebung! – zu unterfahren. Dank der wieder bolzengeraden Streckenführung ist das Tunnelende bereits als heller Punkt zu erkennen, wenn man sich erst im Voreinschnitt befindet; hoch über dem Tunnelportal «beäugt» ein Bahnwärterhaus die Szenerie. Mit dem Eintreffen in Althengstett auf 511 Höhenmetern sind seit Weil deren 107 überwunden, wofür uns auch 12 km Streckenlänge

bei einer halb so langen Luftlinie zur Verfügung standen. Mit zwei Kreuzungs- und mehreren Ladegleisen und der zentralen Lage ist die Bedeutung der Station Althengstett als betrieblicher Mittelpunkt des Streckenabschnitts dokumentiert.

Nun steht der 163 m tiefe Abstieg ins Nagoldtal bevor, für den sich die topographischen Gegebenheiten ungünstiger darbieten und dessen stärkste Neigung mit 1:55 angegeben ist. Die Bahn schlägt eine südwestliche Richtung ein: *Zunächst geht es durch den 1145 m langen und 36 m hohen Feldhütte-Einschnitt, auch Au-Einschnitt genannt, den man im Jahr 1869 noch mittelst eines Tunnels zu bewältigen hoffte.*<sup>3</sup> Während die Staatsstraße Weil – Calw in einem gewölbten Durchlaß unter dem Gleis durchschlüpft, hat sich dieses im rechten Winkel nach Nordwesten gewandt, womit der Haltepunkt Calw-Heumaden erreicht ist, der der Bahn die umliegende Neubausiedlung erschließt. Obwohl tief unten schon Calws Häuser sichtbar werden, bedarf es einer weiteren Drehung ganz nach Norden, vorbei an der einstigen Blockstelle Kapellenberg, um mit dem 553 m langen Hirsauer Tunnel oder Welzbergtunnel die gleichnamige Erhöhung zu durchfahren. Erst jetzt schwenkt

die Strecke in eine 180°-Wendung ein, den die Fuchsklinge herabkommenden Tälesbach überquerend. Noch vor Ende der Schleife tut sie dies bereits ein zweites Mal, wofür eine 64 m hohe Aufschüttung vonnöten war, seinerzeit als größter Bahndamm der Welt bezeichnet. *Zuerst war geplant, eine Brücke über den Tälesbach ( . . . ) zu bauen, aber dann erwies sich der Untergrund als sehr schlecht, und man verwendete allen Abraum, der bei Einschnitten am Hirsauer Welzberg und beim Calwer Bahnhofplatz anfiel, um diesen hohen Damm etagemäßig aufzuführen.*<sup>4</sup> Rechts unten werden nun Hirsau und das schmale Band der Nagoldbahn sichtbar, und in stetigem Gefälle senkt sich unser Gleis auf das Niveau des ihrigen hinab, wobei – *ein Riesenbau, für ein Jahrtausend angelegt*<sup>3</sup> – der Ziegelbach-Viadukt mit 20 m Höhe passiert wird. Das Gelände der Stationsanlage Calw selbst, peripher am südlichen Ortsrand gelegen, ist mühsam dem angrenzenden Sandsteinfelsen abgerungen und fast ständig in dessen Schatten gelegen. Auch wenn es anderen Anschein haben mag, der Calwer Bahnhof liegt «nur» 56 m tiefer als der von Weil der Stadt.

Geologisch gesehen liegen die berührten Gemein-

Von der Fuchsklinge geht es auf das fast immer im Schatten liegende Nordportal des Welzbergtunnels zu.





Die Überquerung der B 295 mit moderner Spannbetonbrücke bei der Ausfahrt Weil der Stadt, daneben der alte Durchlaß. Die Silhouette beherrscht St. Peter und Paul. Sonderfahrt der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) im August 1974.

den auf der herausgehobenen und gleichsam nach Osten geneigten Nordschwarzwaldscholle, einer gleich einer «gestrandeten» Schichttorte schrägliegenden Buntsandsteinplatte, die in Richtung Hekengäu vom Muschelkalk bedeckt wird. Weiter westlich bildet ihren Abschluß das von zahlreichen Wasseradern durchflossene Obere Konglomerat. Die Schrägschichtung bringt es mit sich, daß man, obschon in der Höhe aufsteigend, dennoch in ältere Gesteinsschichten gelangt, und sieht man die stets gefüllten Abzugsgräben des Forsttunnels und die fast senkrechten Wände des Feldhütte-Einschnitts, aus denen sich beständig Rinnsale Abfluß verschaffen, so lassen sich die damaligen Schwierigkeiten beim Bahnbau wohl ahnen, denn bis heute haben die unruhigen Bodenmassen Kopfzerbrechen bereitet.

Abflauende Nutzung der Strecke –  
Stilllegung nach 111 Jahren am 28. Mai 1983

Bereits zwei Jahre nach dem Calwer Bahnanschluß war auch die Verbindung mit Pforzheim und Horb hergestellt und unsere Bahn somit des Ranges einer internationalen Schnellzugstrecke würdig. Diesem

Anspruch wurde auch dadurch Genüge getan, daß die Kunstbauten wie Brückenwiderlager und die beiden Tunneln in ihrer Breite für den zweigleisigen Ausbau bemessen waren; der Abschnitt Althengstett – Calw besaß war von Anfang an Doppelspur. Aus dieser Zeit stammt das folgende Zitat aus Hermann Hesses halb-autobiographischer Erzählung *Unterm Rad*, womit unsere Bahn sogar, wenngleich nicht namentlich erwähnt, Eingang in die Literatur gefunden hat: *Am oberen Bahndamm machte er halt, zog eine runde Blechschachtel aus der Hosentasche und begann, fleißig Heuschrecken zu fangen. Die Eisenbahn lief vorüber – nicht im Sturm, denn die Linie steigt dort gewaltig, sondern schön behaglich, mit lauter offenen Fenstern und wenig Passagieren, eine lange fröhliche Fahne von Rauch und Dampf hinter sich flattern lassend.* Hofentlich waren die anderen Züge besser besetzt. Allzulange sollte die Freude der Calwer nicht dauern, denn 1879 kamen auch die Böblinger «zum Zuge»: Die Bahn Stuttgart – Freudenstadt mit Anschluß in Eutingen nach Horb ging in Betrieb, und der Fernverkehr nahm jetzt natürlich den kürzeren Weg. Nur der Holzversand aus Calw und Nagold, das 1891 durch eine Schmalspurbahn mit Altensteig verbunden wurde, sowie aus Teinach, das gar einen

separaten viergleisigen Güterbahnhof vorweisen konnte, vermochte den Bestand zu sichern. An Betriebsmitteln dürften Tenderloks der Gattungen T4a und T4n, die als Umbauten aus früheren Schnellzug-Schleppenderloks entstanden waren, zur Verfügung gestanden haben; ein Teil davon trug Namen wie «Calw», «Zavelstein» und «Leonberg», die sie freilich schon erhalten hatten, als zu diesen Orten noch keine Gleise lagen.

Die 1914 geschaffene Abkürzung Renningen – Böblingen verhalf dem Abschnitt Korntal – Renningen seit Anfang der 30er Jahre zu einer Aufwertung als Güterfernstrecke durch zweigleisigen Ausbau, zur Verbindung mit dem Rangierbahnhof Kornwestheim und zur Elektrifizierung, die man bis Weil der Stadt vornahm. Dies bedingte die nunmehr zweite Zäsur bei der Schwarzwaldbahn: Ein Großteil der Züge endete bereits in Weil, und die durchlaufenden mußten längere Aufenthalte zum Wechseln von der Elektrolok auf die Dampfloks einlegen. Die Zugloks jener Zeit waren im Nagoldtal die «Schwarzwaldloks» der Baureihe 24, die flinke württembergische T 5, später 75er genannt, und die Gemischtzugloks der Baureihe (B/R 93), mit der die meisten Züge nach Weil bespannt waren. Vorwiegend im Güter-

zugdienst machten sich die Reihen 57, 58 und ebenfalls die 93er nützlich, ferner konnte die populäre 38er beobachtet werden, besser bekannt unter ihrer alten preußischen Bezeichnung P 8; sie verlangte dem Personal einiges an Fingerspitzengefühl ab, wenn es galt, die 18,5 m über Puffer messende Maschine auf der nach württembergisch-sparsamem Einheitsmaß nur 16,10 m langen Calwer Drehscheibe zu wenden. Weitere Unterstützung kam seit 1936 in Gestalt der Baureihe 86, von der dem Bahnbetriebswerk (Bw) Calw bis zu zehn Stück zugeteilt waren, sich jedoch nie alle gleichzeitig dort befanden. 1940 stieß unter anderem auch die Lok 86 346 dazu, die ein Jahr vorher fabrikneu dem Bw Bamberg zugewiesen worden war. Welche Bewandnis es mit dieser Lok auf sich hat, soll noch erläutert werden.

Wie der werktägliche Tagesablauf eines Kornwestheimer Lokpersonals auf einer Maschine der BR 50 oder 57 aussah, sei anhand des Sommerfahrplans 1955 geschildert. Nach dem Dienstantritt gegen 5 Uhr wurde die Salamanderstadt so verlassen, daß der Durchgangsgüterzug, der unterwegs nicht rangierte, etwa gegen 8 Uhr in Calw eintraf. Nach dem Abwickeln der Rangierarbeiten und dem Restaurie-

Empfangsgebäude und – im Hintergrund – das Aborthäuschen des Bahnhofs Schafhausen bei Weil der Stadt. Obwohl 1961 aufgenommen, bietet das Ensemble heute noch fast den gleichen Anblick.



ren der Maschine hatte die Mannschaft über Mittag eine längere Ruhezeit, bis um 16.59 Uhr der Personenzug N 2191 nach Weil bespannt wurde. Die Rückleistung erfolgte vor dem von Stuttgart kommenden, längeren N 2152, womit Calw um 19.07 Uhr wieder erreicht war. Um 20.40 Uhr nahm die Lok wieder den für die Rückfahrt zusammengestellten Güterzug «auf den Haken», bis gegen 23.00 Uhr nach dem Vorbereiten der Lok für den nächsten Tag das Dienstende gekommen war. Einen Eindruck von der «Romantik» dieses Dienstes mag die Tatsache vermitteln, daß der Heizer in einer Schicht acht Tonnen Kohle zu verfeuern hatte. Abwechslungsreicher sah die Sache sonn- und feiertags aus: Mit einer 50er ging es zunächst leer von Kornwestheim nach Stuttgart; von dort dampfte man mit dem Ausflugszug N 2118 um 7.29 Uhr durchgehend bis Calw mit Halt auf den wichtigsten Stationen. Während sich die 50er mit einem Teil der Wagengruppe – in der Fahrplanspalte in Klammern angeben – nach Nagold auf den Weg machte, sah

man eine Calwer 93er mit dem Stammzug nach Bad Liebenzell fahren. Dieses Spielchen fand seine Wiederholung in umgekehrter Reihenfolge, wenn um 19.45 Uhr die von ihren Zielorten wieder eingetroffenen Zugteile vereinigt waren und der BR 50 die Aufgabe bevorstand, diesen «Saufzug» wohlbehalten über die Rampe hinauf zu bringen, wobei in extremen Fällen die 93er bis Althengstett oder auch kürzer Schubhilfe leistete. Die Güterzüge hatten übrigens stets ohne Schub auszukommen, wofür sie sich gerne «rächten», indem die Fuhrer bereits hinter der Ziegelbachbrücke liegenblieb. Noch bis in die 60er Jahre hielten sich die Kurse Stuttgart – Calw, dann hatten nur noch Nahgüterzüge die Ehre, ungehindert durch Weil zu rollen; den Fahrgästen mutete man das Umsteigen zu. 1961 fand auch der Doppelspurbetrieb sein Ende; das zweite Gleis jedoch blieb von unten bis zum Welzberg bis gegen 1973 liegen, um als Zufahrt zum Steinbruch zu dienen, in dem Müll abgelagert wurde. Die zweimotorigen roten Schienenbusse der

**Gegenrichtung 327. 327b**

**327 Calw–Weil der Stadt–Leonberg–Stuttgart**  
(Elektrischer Betrieb von Weil der Stadt bis Stuttgart)

km	BD Stuttgart	Zug Nr Klasse	3195	3149	3151	2103	2111	2113	2121	3153	2115	2117	2115	2119	2125	N 773	2125	3159	2107	In Stuttgart Hbf kein Anschluss	
			2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.		2. 3.
0,0	Calw (348 m) 302 b	ab	...	...	...	4.41	...	...	...	...	5.51	...	...	06	7.06	...	7.16	...	8.23	3149 25231	
10,8	Althengstett (512 m)	ab	...	...	...	4.57	...	...	...	...	6.07	...	...	...	7.22	...	7.32	...	8.37	2113 E584	
15,0	Ostelsheim	ab	...	...	...	5.02	...	...	...	...	6.12	...	...	...	7.27	...	7.36	...	8.42	2121 E23	
19,0	Schafhausen (Württ)	ab	...	...	...	5.08	...	...	...	...	6.17	...	...	...	7.32	...	7.42	...	8.47	3153 E237	
22,9	Weil der Stadt (404 m)	ab	...	...	...	5.13	...	...	...	...	6.22	...	...	...	7.37	...	7.47	...	8.52	3155 E508	
25,9	Malmshelm	ab	...	...	...	5.18	...	...	...	...	5.47	...	...	6.25	7.42	...	7.52	...	9.08	2117 F23	
28,1	Renningen (410 m) 327 a	ab	...	...	...	5.22	...	...	...	...	5.51	...	...	6.29	7.46	...	7.56	...	9.12	3159 1233	
30,7	Rutesheim	ab	...	...	...	5.27	...	...	...	...	5.55	...	...	6.33	7.51	...	8.00	...	9.17	3157 E927	
34,2	Leonberg 1327	ab	...	...	...	5.31	...	...	...	...	5.59	...	...	6.37	7.55	...	8.04	...	9.25	775 2751	
37,5	Höfingen	ab	1.16	4.34	5.05	5.37	5.47	...	...	...	6.09	6.29	6.42	...	7.13	7.35	7.57	...	9.08	3171 3128	
40,8	Ditzingen	ab	1.20	4.38	5.09	5.42	5.52	...	...	...	6.14	6.34	6.47	...	7.17	7.39	...	8.13	9.12		
44,9	Kornthal (306 m) 327 a	ab	1.24	4.42	5.14	5.47	5.57	...	...	...	6.08	6.18	6.38	6.52	...	7.21	7.43	...	8.18	9.17	
47,3	Neuwirtshaus	ab	1.29	4.46	5.19	5.53	6.03	...	...	...	6.15	6.23	6.44	6.58	...	7.26	7.48	...	8.23	9.22	
48,5	Stg-Zuffenhausen 1327a	ab	1.34	4.51	5.23	5.58	6.07	6.19	6.27	6.48	7.02	...	...	7.30	7.51	...	8.27	9.25			
50,4	Stg-Feuerbach	ab	1.38	4.54	5.26	6.03	6.12	6.22	6.32	6.52	7.06	...	...	7.33	7.54	...	8.31	9.29			
52,2	Stuttgart Nord	ab	1.38	4.58	5.30	6.08	6.16	6.27	6.36	6.56	7.10	...	...	7.37	7.57	...	8.35	9.32			
55,0	Stuttgart Hbf (246 m)	ab	1.41	5.01	5.33	6.11	6.19	6.29	6.39	6.59	7.13	...	...	7.40	8.00	...	8.38	9.35			
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	1.46	5.05	5.37	6.15	6.23	6.33	6.43	7.03	7.17	...	...	7.43	8.03	...	8.42	9.40			

1. Fortsetzung

km	BD Stuttgart	Zug Nr Klasse	3157	2127	3163	2131	3165	3167	3167	3191	2135	N 775	N 3169	2135	N 3171	N 3171	2141	2169	N 3173	von an nach
			2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	
0,0	Calw (348 m) 302 b	ab	...	...	...	8.38	...	...	...	...	12.06	...	...	...	12.34	...	14.55	...	...	3175 1475
10,8	Althengstett (512 m)	ab	...	...	...	10.20	...	...	...	...	12.25	...	...	...	12.50	...	15.09	...	...	3177 2278
15,0	Ostelsheim	ab	...	...	...	10.36	...	...	...	...	12.30	...	...	...	12.55	...	15.14	...	...	2159 D366
19,0	Schafhausen (Württ)	ab	...	...	...	10.41	...	...	...	...	12.36	...	...	...	13.00	...	15.19	...	...	3187 2295
22,9	Weil der Stadt (404 m)	ab	...	...	...	10.46	...	...	...	...	12.36	...	...	...	13.00	...	15.19	...	...	F 6 Paris
25,9	Malmshelm	ab	...	...	...	10.50	...	...	...	...	12.41	...	...	...	13.06	...	15.24	...	...	
28,1	Renningen (410 m) 327 c	ab	...	...	...	9.05	9.29	10.18	...	10.53	11.23	...	...	12.45	12.55	13.18	...	13.54	14.37	
30,7	Rutesheim	ab	...	...	...	9.09	9.33	10.22	...	10.57	11.27	...	...	12.59	12.59	13.21	...	13.58	14.40	
34,2	Leonberg 1327	ab	...	...	...	9.12	9.38	10.25	...	11.00	11.40	...	...	12.51	13.02	13.25	...	13.43	14.24	
37,5	Höfingen	ab	...	...	...	9.17	9.43	10.29	...	11.04	11.45	...	...	12.59	13.06	13.28	...	13.47	14.05	
40,8	Ditzingen	ab	...	...	...	9.21	9.48	10.34	...	11.09	11.50	...	...	12.59	13.10	13.33	...	13.51	14.09	
44,9	Kornthal (306 m) 327 a	ab	...	...	...	9.25	9.53	10.38	...	11.13	11.56	...	...	13.15	13.15	13.37	...	13.55	14.14	
47,3	Neuwirtshaus	ab	...	...	...	9.30	9.58	10.43	...	11.18	12.00	...	...	13.18	13.18	13.41	...	13.59	14.19	
48,5	Stg-Zuffenhausen 1327a	ab	...	...	...	9.35	10.04	10.48	...	11.22	12.05	...	...	13.10	13.24	13.46	...	14.05	14.24	
50,4	Stg-Feuerbach	ab	...	...	...	9.39	10.08	10.52	...	11.26	12.08	...	...	13.28	13.28	13.51	...	14.09	14.28	
52,2	Stuttgart Nord	ab	...	...	...	9.41	10.10	10.53	...	11.28	12.10	...	...	13.30	13.30	13.51	...	14.11	14.30	
55,0	Stuttgart Hbf (246 m)	ab	...	...	...	9.43	10.10	10.56	...	11.29	12.12	...	...	13.31	13.52	14.12	...	14.32	15.12	
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	...	...	...	9.46	10.14	10.56	...	11.33	12.16	...	...	13.35	13.55	14.16	...	14.36	15.16	
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	...	...	...	9.49	10.17	10.59	...	11.36	12.19	...	...	13.38	13.38	13.59	...	14.19	14.39	
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	...	...	...	9.53	10.21	11.03	...	11.39	12.23	...	...	13.41	14.00	14.23	...	14.43	15.23	

2. Fortsetzung

km	BD Stuttgart	Zug Nr Klasse	2145	2193	N 3175	2147	2191	N 3179	2157	N 3181	2159	2165	N 3183	N 3937	2161	N 3185	2169	N 3187	3152	2167	N 3189	von an nach
			2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	
0,0	Calw (348 m) 302 b	ab	...	...	...	15.50	...	...	...	...	18.13	...	...	...	19.45	...	20.15	...	21.35	...	...	3189 23.50
10,8	Althengstett (512 m)	ab	...	...	...	16.04	...	...	...	...	18.31	...	...	...	20.03	...	20.33	...	21.58	...	...	2250 23.64
15,0	Ostelsheim	ab	...	...	...	16.09	...	...	...	...	18.36	...	...	...	20.08	...	20.39	...	22.05	...	...	2236 23.08
19,0	Schafhausen (Württ)	ab	...	...	...	16.14	...	...	...	...	18.43	...	...	...	20.11	...	20.45	...	22.12	...	...	2239 23.12
22,9	Weil der Stadt (404 m)	ab	...	...	...	16.19	...	...	...	...	18.49	...	...	...	20.11	...	20.50	...	22.20	...	...	2244 23.17
25,9	Malmshelm	ab	...	...	...	16.08	16.20	...	...	...	17.32	18.07	...	...	18.58	19.40	19.59	...	20.13	20.86	21.08	
28,1	Renningen (410 m) 327 a	ab	...	...	...	16.11	16.24	...	...	...	17.36	18.10	...	...	19.01	19.43	20.02	...	20.40	21.11	21.41	
30,7	Rutesheim	ab	...	...	...	16.15	16.27	...	...	...	17.40	18.15	...	...	19.06	19.47	20.06	...	20.44	21.15	21.45	
34,2	Leonberg 1327	ab	...	...	...	16.18	...	...	...	...	17.44	18.18	...	...	19.09	19.50	20.09	...	20.47	21.18	21.49	
37,5	Höfingen	ab	...	...	...	16.23	...	...	...	...	17.48	18.23	18.49	...	19.14	19.55	20.15	...	20.28	20.52	21.23	
40,8	Ditzingen	ab	...	...	...	16.27	...	...	...	...	17.50	18.27	18.53	...	19.18	19.59	20.19	...	20.56	21.27	21.58	
44,9	Kornthal (306 m) 327 a	ab	...	...	...	16.31	...	...	...	...	17.59	18.32	18.57	...	19.22	20.03	20.23	...	21.01	21.32	22.02	
47,3	Neuwirtshaus	ab	...	...	...	16.36	...	...	...	...	17.53	18.04	18.39	19.04	...	19.27	20.08	20.28	...	21.06	21.37	
48,5	Stg-Zuffenhausen 1327a	ab	...	...	...	16.39	...	...	...	...	17.47	18.07	18.43	19.08	...	19.31	20.12	20.32	...	21.09	...	
50,4	Stg-Feuerbach	ab	...	...	...	16.41	...	...	...	...	17.49	18.10	18.46	19.10	...	19.31	20.12	20.32	...	20.46	21.11	
52,2	Stuttgart Nord	ab	...	...	...	16.43	...	...	...	...	17.50	18.11	18.48	19.12	...	19.32	20.13	...	20.39	20.48	21.13	
55,0	Stuttgart Hbf (246 m)	ab	...	...	...	16.47	...	...	...	...	17.54	18.15	18.51	19.16	...	19.35	20.16	...	20.42	20.52	21.17	
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	...	...	...	16.49	...	...	...	...	17.57	18.19	18.54	19.19	...	19.38	20.19	...	20.45	21.00	21.21	
52,2	Stuttgart Hbf (246 m)	an	...	...	...	16.53	...	...	...	...	18.01	18.23	18.58	19.23	...	19.43	20.23	...	20.49	21.00	21.23	

a = außer Sa. b = täglich außer Sa. c = + u Sa. ☉ = Sonntagsausflugzug ▲ = Haltestelle im Ort, weitere Haltestellen siehe 1327 b



Baureihe VT 98 hatten den Betrieb bereits fest in der Hand. Vor den Güterzügen brummte nach Auflösung des Dampflokbestands die V 100 einher, und die 93er rosteten noch eine Weile in der Pforzheimer Umgebung vor sich hin.

Neuerliches Ungemach drohte der Strecke, als zum 1. Oktober 1978 der S-Bahn-Betrieb aufgenommen wurde. Die vordem einteilige Fahrplattabelle 792 trennte man in deren zwei auf, wobei der Calwer Abschnitt nun unter Nr. 776 aufschien und seine Existenz dem S-Bahn-Reisenden nur durch die Anschlusspalte im dortigen Plan angezeigt wurde, bis man auch noch auf diesen Hinweis verzichtete. Direkte Buskurse Calw – Stuttgart zu den Hauptverkehrszeiten anstatt der längst fälligen Modernisierung der Schienenstrecke taten ein übriges, die Fahrgastfrequenz zu senken. So fuhr der Schienenbus zum Ende hin viel warme Luft und wenig Kunden durch den Vorschwarzwald. Nachdem die bereits 1977 beantragte Genehmigung zur Einstellung des Personenverkehrs vom Bundesverkehrsmini-

sterium vorlag, wartete man nicht einmal mehr die 1974 bei Einweihung des Haltepunkts Heumaden mit der Stadt Calw vereinbarte Frist ab, die Strecke noch zehn Jahre in Betrieb zu halten. Mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1983 war nach 111 Jahren der Abschied von der Württembergischen Schwarzwaldbahn gekommen.

Zwischen Althengstett und Calw wurde sie nach der DB-Streckenliste als *außer Betrieb* erklärt, da man sie einerseits noch für Sonderzüge und Überführungs- und Schulungsfahrten benötigte, andererseits kein planmäßiger Verkehr mehr stattfand. Letztmalig fuhr am 28. August 1983 ein Sonderzug über die Strecke, gebildet aus modernen Triebwagen der privaten Stroh Gäubahn Korntal – Weissach, die erahnen ließen, welcher Reisekomfort hier möglich wäre, wenn man nur wollte. Es bedurfte keiner großen Phantasie sich vorzustellen, daß die Köf III, die dreimal wöchentlich mit zwei oder drei Güterwagen losziehende Rangierlok des Bahnhofs Weil der Stadt den Rest der Strecke nicht würde am Le-

Schon optisch ist der Rückgang des Schienenverkehrs deutlich: links der Sommerfahrplan 1955, der den Zugverkehr von Calw nach Stuttgart festhält, rechts der Winterfahrplan von 1983/84, der die Verbindungen Weil der Stadt – Calw und zurück mitteilt. Am Samstag und Sonntag nur Omnibusverkehr. Man beachte auch den Vermerk ganz unten, schwarz umrandet.

**776\* Weil der Stadt – Calw und zurück**

(Stuttgart – Weil der Stadt – Calw – (Wildbad) 7942)

Am 24. und 31. XII. Verkehr wie an ①, am 1. XI. und 6. I. wie †		An ① und † nur Omnibusverkehr												Alle Züge 2. Klasse und mit Fahrradbeförderung			
Stuttgart Hbf (S) tief ⑤ Weil der Stadt 796		X 5 27	5 47	6 19	X 6 39	7 29	8 17	9 37	10 17	10 57	11 37	12 17	13 37				
Zug		5 58	6 18	6 52	7 12	8 02	8 48	10 08	10 46	11 28	12 08	12 48	14 08				
km	BD Stuttgart													6176	6178		
0	Weil der Stadt	5 15	X 5 55	6 33	6 40	6 55	X 7 25	8 07	8 52	† 10 18	10 53	11 32	11 33	12 20	13 06	14 13	
4	Schafhausen (Württ)	5 20	X 6 00	6 38	6 45	6 50	X 7 20	8 12	8 56	† 10 22	10 57	11 37	11 37	12 24	13 10	14 18	
8	Ostelsheim	5 25	6 14	6 52	6 59	7 14	7 43	8 23	9 04	† 10 30	11 05	11 45	11 41	12 32	13 15	14 26	
12	Althengstett	5 31	6 20	6 58	7 05	7 20	7 49	8 29	9 10	† 10 36	11 11	11 51	11 46	12 36	13 21	14 32	
16	Calw-Heumaden	5 31	6 21	6 59	7 06	7 21	7 50	8 27	9 17	† 10 43	11 18	11 58	11 51	12 45	13 27	14 39	
23	Calw 774	5 40	6 30	7 08	7 15	7 30	8 00	8 35	9 27	† 10 53	11 28	12 07	11 58	12 55	13 34	14 48	
Stuttgart Hbf (S) tief ⑤ Weil der Stadt 796		14 57	15 59	16 19	16 39	17 19	18 17	18 17	18 17	18 57	20 34	21 34	22 34				
Zug		15 28	16 32	16 52	17 12	17 52	18 48	19 28	19 28	20 08	21 05	22 05	23 05				
Zug		6182			6184				6192								
Weil der Stadt		15 33	16 37	17 00	17 17	17 57	18 53	18 55	19 35	† 21 10	22 10	23 10					
Schafhausen (Württ)		15 38	16 42	17 05	17 22	18 02	18 58	19 00	19 40	† 21 15	22 15	23 15					
Ostelsheim		15 43	16 50	17 13	17 27	18 10	19 03	19 08	19 48	† 21 23	22 23	23 23					
Althengstett		15 49	16 56	17 19	17 32	18 15	19 09	19 14	19 54	† 21 29	22 29	23 29					
Calw-Heumaden		15 53	17 03	17 26	17 36	18 23	19 13	19 21	20 01	† 21 36	22 36	23 36					
Calw 774		16 01	17 12	17 35	17 44	18 32	19 21	19 30	20 08	† 21 45	22 45	23 35					
km	BD Stuttgart													6171	6173	6177	6179
0	Calw 774	5 20	5 44	5 58	6 14	X 6 36	7 34	7 32	X 8 25	9 15	9 35	11 45	† 12 15	12 32	X 13 06		
7	Calw-Heumaden	5 25	5 53	6 03	6 19	6 40	7 43	7 37	8 30	9 24	9 42	11 50	† 12 20	12 41	X 13 10		
11	Althengstett	5 33	6 00	6 11	6 27	6 48	7 49	7 44	8 36	9 30	9 47	11 57	† 12 27	12 47	X 13 17		
15	Ostelsheim	5 39	6 05	6 17	6 33	6 54	7 54	7 50	8 42	9 35	9 53	12 03	† 12 33	12 52	X 13 23		
19	Schafhausen (Württ)	5 46	6 10	6 25	6 41	6 62	7 58	7 58	8 50	9 39	10 06	12 08	† 12 41	12 56	X 13 31		
23	Weil der Stadt	5 53	6 14	6 33	6 51	X 7 10	8 02	8 06	X 9 00	9 43	10 18	12 20	† 12 50	13 00	X 13 40		
Weil der Stadt 796		6 01	6 21	6 41	7 01	X 7 21	8 08	8 28	9 08	9 48	10 28	12 28	† 13 08	13 08	13 48		
Stuttgart Hbf (S) tief ⑤		6 35	6 55	7 15	7 35	X 7 55	8 40	9 00	9 40	10 20	11 00	13 00	† 13 40	13 40	14 20		
Zug		6181			6187				6193								
Calw 774		† 14 20	14 32	15 58	16 29	17 15	17 55	† 18 15	X 18 25	19 10	† 20 10	21 10	† 22 10				
Calw-Heumaden		† 14 25	14 41	16 03	16 38	17 20	18 04	† 18 20	X 18 30	19 15	† 20 15	21 15	† 22 15				
Althengstett		† 14 32	14 47	16 09	16 44	17 26	18 10	† 18 26	X 18 37	19 20	† 20 22	21 22	† 22 22				
Ostelsheim		† 14 38	14 52	16 15	16 49	17 32	18 15	† 18 32	X 18 43	19 25	† 20 28	21 28	† 22 28				
Schafhausen (Württ)		† 14 46	14 56	16 23	16 53	17 40	18 19	† 18 40	X 18 51	19 30	† 20 35	21 35	† 22 35				
Weil der Stadt		† 14 55	15 00	16 33	16 57	17 50	18 23	† 18 50	X 19 00	19 45	† 20 45	21 45	† 22 45				
Weil der Stadt 796		15 08	15 08	16 42	17 02	18 26	19 08	19 08	19 08	19 53	20 53	21 53	22 53				
Stuttgart Hbf (S) tief ⑤		15 40	15 40	17 15	17 35	19 00	19 00	19 00	19 00	20 25	21 25	22 25	23 25				

① = X außer ①      ② = ① und †      ③ = nicht 24., 31. XII.      ▲ = Bus hält nicht am Bahnhof  
 ④ = täglich außer ①      ⑤ = nicht 25., 26. XII., 1. I.      ⑥ = nicht 25. XII., 1. I.

Strecke Weil der Stadt – Calw ist zur Umstellung auf Omnibusbetrieb vorgesehen.  
 Der genaue Zeitpunkt wird rechtzeitig durch Veröffentlichung in der Presse und durch örtliche Aushänge bekanntgegeben.



Sonderfahrt im Bahnhof Althengstett, August 1974. All die typischen Details wie das schindelverkleidete Empfangsgebäude, die Holzmastlampe, Bahnsteigabspernung, Stellwerksvorbau mit Uhr und Weichen- und Signalspannwerken rechts sind eine Betrachtung wert. Das meiste davon ist inzwischen verschwunden.

ben erhalten können. Am 16. Juli 1986 ließ die Bundesbahndirektion Stuttgart verlauten, man habe das Verfahren zur Stilllegung des Güterverkehrs eingeleitet; im Frühjahr 1987 ging auch noch eine Firma für Beregnungsanlagen in Althengstett als wichtiger Bahnkunde in Konkurs. Trotz der mit 17 Tonnen Fracht am Tag offenkundig geringen Inanspruchnahme wurden in der Presse nun Proteste laut, die sich trotz Beschwichtigungsversuchen nicht beruhigen ließen und zu ernsthaften Überlegungen der Kreise Calw und Böblingen führten, ob und wie die Strecke für die Zukunft zu bewahren sei. Dabei erkannte Calws Landrat Dr. Zerr durchaus richtig, daß weniger der Gedanke an die Erschließungsfunktion als an die Verbindungsfunktion ausschlaggebend sein müsse.

#### Neue Ideen für alte Gleise

Ähnlich wie vor 130 Jahren fanden sich – ausgehend von einer privaten Initiative – engagierte Köpfe im Dezember 1987 zu einem *Verein zur Erhaltung der Württ. Schwarzwaldbahn e. V.* (WSB) zusammen, womit auch das öffentliche Interesse an der Sache Aus-

druck fand. *Die Strecke gehört der DB – und die hat kein Geld zum Sanieren; das ginge zu Lasten des Defizitkontos. Und die Kosten für den Ausbau der Bundesstraße? Das Defizit der Steuergelder, das wir Steuerzahler ebenso be gleichen wie das der DB, ist nicht so leicht nachweisbar und geht nicht zu Lasten der Bundesbahn. Fazit: Steuergeld ist Steuergeld – die Strecke muß wieder in Betrieb gehen.*<sup>5</sup> In seiner Satzung hat der Verein folgende Ziele festgelegt, wobei deren Reihenfolge nicht mit einer Rangfolge gleichzusetzen ist und man sich bewußt ist, daß im wesentlichen nur ideelle Arbeit geleistet werden kann:

1. Erhaltung der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw mit ihren historisch wertvollen Bauwerken
2. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
3. Neubau einer Eisenbahnverbindung Böblingen – Sindelfingen unter Benutzung der Württembergischen Schwarzwaldbahn
4. Einführen eines historischen Museumsbahnbetriebes.

Der dritte Punkt ist ein von den Landkreisen geborenes Projekt, mit dem der Einzugsbereich der Industriestädte Böblingen und Sindelfingen der Schiene

erschlossen werden soll. Damit wurde die vor fünf Generationen aufgegebenen Planung wieder aufgegriffen!

Die Vorbereitungen des Vereins für ein Bahnhofsfest in Calw im Frühjahr 1988 mit Pendelverkehr auf der Strecke, um diese wieder ins Bewußtsein der Bevölkerung zu bringen, waren gerade angelaufen, als ein ungünstiges Zusammenwirken von heftigen Regenfällen und den geologisch prekären Verhältnissen am Forsttunnel die dortige Einschnittsböschung auf 50 m Länge abrutschen ließ, wobei der Gleiskörper leicht berührt wurde. Dies war für die Bahndirektion Anlaß genug, die gesamte Strecke einschließlich des nicht betroffenen Abschnittes für jeden Verkehr zu sperren. Das Bahnhofsfest mußte daraufhin abgeblasen werden, und die noch in Althengstett befindlichen Kesselwagen karrte man mit großem Aufwand per Straßenroller ab, um die angebliche Unbefahrbarkeit der Gleise zu beweisen. Immerhin fand dieser Vorgang, als Schildbürgerstreich bewertet, sogar Erwähnung in der überörtlichen Presse.

Die vom Verein in mühevoller Kleinarbeit bewerkstelligte Aufklärung politischer Entscheidungsträger und Gremien begann sich aber auszuzahlen. Mit der Deutschen Bundesbahn kam man soweit über-

ein, das laufende Stilllegungsverfahren bis zu einer endgültigen Entscheidung über Sein oder Nichtsein auszusetzen. Damit wurde einem Abbruch der Gleise vorgebeugt. Anfang 1989 konnte der WSB-Verein als weiteren Erfolg verbuchen, daß das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg die wichtigsten Bauwerke unter Schutz stellte, während man sich beim Bahnkörper nicht dazu entschließen wollte. Im einzelnen handelt es sich um folgende Baulichkeiten: um das Empfangsgebäude Calw, die dortige Güterhalle, die Stellwerke I und II, die Ziegelbachbrücke mit ihrer Stahlfachwerk-Fischbauchkonstruktion, den Bahndamm Calw Richtung Hirsau mit dem Durchlaß des Tälesbachs und den Hirsauer Tunnel, weiter die «Sachgesamtheit» des Bahnhofs Althengstett mit Stationsgebäude, Güterschuppen und dem Forsttunnel. Das formschöne Gebäude der Station Schafhausen, das Anfang der 60er Jahre als Filmkulisse für eine Serienfolge des Südwestfunks diente, ging vor mehr als zehn Jahren in private Hände über.

Im September 1988 lag dem Landratsamt Calw das Gutachten über die Strecke vor, das im Mai jenes Jahres bei der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), die als agiles Nahverkehrsunternehmen auch die Strohgäubahn betreibt, in Auftrag

Blick gegen Norden aus der Vogelschau auf Calw. Deutlich erkennbar die parallelen Gleise der Nagoldbahn (links) und der Schwarzwaldbahn (rechts) sowie die Ausfahrt aus dem Welzbergtunnel (Mitte oben).



Calw vom Flugzeug aus.

gegeben worden war. Unter Annahme vierer möglicher Varianten – je einfacher bzw. verdichteter Personen- bzw. Personen- und Güterverkehrsplan – sollten dabei die zu erwartenden Anforderungen und Aufwendungen dargestellt werden. Die WEG wurde darüber hinaus gebeten, ihr Konzept so zu erarbeiten, daß es gleichzeitig als verbindliches Angebot für die spätere Durchführung des Betriebes betrachtet werden könne. Das Betriebskonzept umfaßt folgende Punkte:

- Personen- und Güterverkehr im Einmannbetrieb mit Fahrkartenverkauf durch den Triebfahrzeugführer bzw. an Vorverkaufsstellen
- Einsatz sog. Schlepptriebwagen vom Typ NE 81, wie sie die WEG entwickelt hat und mit Erfolg einsetzt, auch für Güterzüge, mit Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
- Einrichten des Bahnhofs Althengstett als Dauerkreuzungsbahnhof mit Rückfallweichen (Feder-

weichen), dadurch Einsparung eines Stellwerks; Ausbau als Betriebsleitstelle und Funkzentrale – Anlage des neuen Haltepunkts Calw ZOB – Zentraler Omnibusbahnhof – für Nagold- und Schwarzwaldbahn, Bau einer Fahrzeughalle auf dem einstigen Bahnbetriebswerk-Gelände in Calw.

Die organisatorischen und administrativen Aufgaben übernahm dabei die WEG-Betriebsleitung Weissach ebenso wie technische Großarbeiten und Gestellung von Ersatzfahrzeugen. Daß auch ein privates Unternehmen unter den gegebenen ungünstigen Bedingungen keine vollständige Kostendeckung erzielen kann, war zu erwarten; doch liegt der errechnete Betriebsverlust mit maximal 287 000 DM noch immer beträchtlich unter der von der DB mit 393 000 DM angegebenen Zahl. Dieser Betrag wäre für die beteiligten Kreise Calw und Böblingen tragbar, so daß sie ihre Zustimmung zur Kostenüber-

In faszinierender Weise bietet sich dem Reisenden der Schwarzwaldbahn bei der Einfahrt nach Calw das ganze Panorama der Stadt dar. Die Steigung hinauf müht sich die einstige Lok 11 der Hohenzollerischen Landesbahn mit einem Sonderzug, August 1974.





Der «Bienenschuß», der Schienenbus, ist unterwegs: die Calwer Ziegelbachbrücke mit ihrer geschützten Stahlfachwerkkonstruktion, 20 Meter darunter die Stuttgarter Straße und vorne die Blechträgerbrücke der Nagoldbahn.

nahme signalisiert haben. Einziges Problem ist vorläufig die Finanzierung der einmaligen Reaktivierungskosten von ca. 13 Mio. DM, die durch die in mehr als zwei Jahrzehnten versäumte Anpassung an die heutigen Erfordernisse entstanden sind. Man hofft auf Zuschüsse durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; mit der Entscheidung ist im Laufe des Jahres zu rechnen.<sup>6</sup>

Kritischer Rückblick auf einen Staatsbetrieb – in Zukunft auch Museumsbetrieb mit Dampfloks?

Wie ist nun die Württembergische Schwarzwaldbahn zu bewerten? *Rückblickend kann festgestellt werden, daß sich die beträchtlichen Aufwendungen für den Trassenbau durch sehr schwieriges Gelände, mit hohen Dämmen, tiefen Einschnitten, Brücken und Tunnelbauten nie ausgezahlt haben.*<sup>7</sup> Mit der Linienführung in der verwirklichten Form als Direktverbindung Nord-schwarzwald – Landeshauptstadt war man zwar nicht schlecht beraten, nicht jedoch mit der Qualifizierung als Hauptbahn, da die Böblinger Konkurrenz ja abzusehen war. Einfacher, besser an die

Landschaft angeschmiegt und die Gemeinden Schafhausen, Dätzingen oder gar Simmozheim eher erschließend, wäre die Bahn bei einer Ausführung als Regionalbahn, als Zweigstrecke, gewesen. Von ihr trotz dieser verpaßten Chancen in der zerstückelten Form einen kostendeckenden Betrieb zu fordern, scheint reichlich hoch gegriffen. *Sie verwechseln*, zürnte der Stuttgarter Bahnpräsident Dr. Ulf Häusler auf einen Leserbrief des Verfassers, *Ursache und Wirkung*. Muß es nicht eher heißen: Die Folgerung, daß die Strecke als separater Teil nicht rentabel zu betreiben ist, trifft zu; der Ansatz jedoch, sie als isolierten Netzteil zu betreiben und zu bewerten, ist falsch. Tatsächlich trägt mehr als die Hälfte der Pkw's auf den 400 P&R-Parkplätzen in Weil der Stadt ein Calwer Kennzeichen. Die Bundeswehr in Heumaden erhält ihr Benzin jetzt über die Straße, – was haben wir aus der Herborn-Katastrophe gelernt? Dem Straßennetz steht mit dem Bau eines Müllheizkraftwerks in Böblingen eine weitere Lkw-Invasion bevor. Und hier soll kein Verkehrsmarkt sein?

Daß der rustikale Charme 30jähriger Schienenbusse

nicht mit der fragwürdigen Attraktivität eines Autobusses des Baujahres 1980 verglichen werden kann, liegt auf der Hand. Die winterlichen Verhältnisse auf den Straßen östlich von Calw halfen auch, der Schiene bis zuletzt einen Kundenstamm zu erhalten. Ob sich die Bundesbahn, die die Strecke nach wie vor als «Stichbahn» bezeichnet, mit ihrem bedauernden Gerede vom Kundenrückgang nicht lächerlich vorkommt, nachdem man diesem Rückgang 20 Jahre lang zugesehen hat? Ist die Taktik, Anschlußhinweise wegfallen und sie erst später als Busfahrzeiten wieder auftauchen zu lassen, keine bewußte Irreführung des Kunden? Wie ist es zu erklären, daß in Althengstett, wo die Bahn ein dicht besiedeltes Industriegebiet tangiert, fast nur eine Firma ihren Dienst in Anspruch nimmt, daß in Heumaden ein als schienenfreundlich bekanntes Unternehmen für Haushaltsgeräte keinen Gleisanschluß besitzt? Spricht es für den Grundsatz der kaufmännischen Führung, auf den verpflichtet zu sein die Bahn stets gerne verweist, wenn anstatt einer Rangierlok ein Schwerlasttransport auf der Straße in Bewegung gesetzt wird, um die letzten Wagen abzuholen? Können sich wenige Führungskräfte, deren Bewertungsmaßstäbe bereits heute teilweise als gesamtwirtschaftlich untauglich erkannt sind, anmaßen, der Bevölkerung und Industrie dreier Mittel- und Unterzentren die Wahl des Verkehrsmittels unumwendbar vorzuschreiben? Diese Fragen sind noch lange nicht beantwortet!

Dabei schweben dem WSB-Verein und den politischen Gremien für die Zukunft attraktive Dinge vor: Der historische Museumsbahnbetrieb ist als fester inhaltlicher und finanzieller Bestandteil des Reaktivierungsmodells eingeplant. Für seine Durchführung werden die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) sorgen, die in ganz Baden-Württemberg agieren, darunter auch im Albtal, wo eine der Loks der Baureihe 58 im Einsatz steht. Als kleine Sensation darf gelten, daß die bereits erwähnte Güterzugdampflok 86 346, die in der schweren Zeit von 1940 bis 1945 in Calw stationiert war, als an der französisch-amerikanischen Besatzungsgrenze bei Ostelsheim die Weiterfahrt nur mit Passierschein möglich war, sich bis heute erhalten hat und von der UEF zum Einsatz auf ihrer alten Strecke vorgesehen ist.<sup>8,9</sup> Im Gegensatz zur Staatsbahn bekennt sich die Privatbahn WEG auch zur rußigen, deshalb keinesfalls dunklen Vergangenheit ihres Unternehmens und empfindet es nicht als ihrem Ansehen abträglich, neben modernen Triebwagen im Sonderverkehr auch Dampfloks einzusetzen, wird damit doch der zurückgelegte Weg in der Fahrzeugentwicklung deutlicher sichtbar als durch jede Erklärung; und auch das In-

teresse am Verkehrsmittel Eisenbahn und seinen Besonderheiten begreift man hier nicht als lästiges Übel, sondern als lebendiges, wertvolles Kapital. So ist gar die Anlage eines «Eisenbahn-Lehrpfades» auf der Trasse des zweiten Gleises von Calw nach Althengstett hinauf im Gespräch, auf dem bahnspezifische Eigenheiten von Unterbau, Gleisen, Signaleinrichtungen etc. dargestellt werden sollen; Anschauungsunterricht am «lebenden Objekt» sozusagen. Auch das Stellwerk 1 in Calw wird soweit wie möglich als «arbeitendes Denkmal» Dienst tun können. Als spezielle Attraktion ist vorgesehen, in der Fuchsklinge, direkt beim Lokal gleichen Namens, einem ehemaligen Bahnwärterhaus, eine Bedarfshaltestelle einzurichten – promillebewußte Besucher werden dies zu schätzen wissen.

Heißestes Eisen im (Lok-) Feuer ist aber der erwähnte neue ortsnahe Haltepunkt Calw ZOB der Nagoldbahn, der seit diesem Sommer die Funktion des alten Calwer Bahnhofs übernommen hat. Baulich wäre es ein leichtes, mit einem Aufzug den zwölf Meter höher gelegenen oberen Bahndamm zu erreichen und dort ebenfalls einen Bahnsteig einzurichten, womit die direkte Anbindung von Stadt und Bahn gesichert wäre. Wenngleich mit einer Anlaufzeit von ca. zwei Jahren gerechnet werden müßte, darf man gespannt sein, ob das bis hin zu Dienst- und Aushangfahrplänen fertig ausgearbeitete Gutachten den entscheidenden Ausschlag zu einer Renaissance der Württembergischen Schwarzwaldbahn gibt. Es wäre ihr – und uns – zu wünschen.

#### Quellen:

- 1 Diverse Ausgaben des «Calwer Wochenblatt» von 1864
- 2 Staudenmeyer, Walter: Hundert Jahre Eisenbahn: 20. Juni 1872 – 20. Juni 1972. In: Calwer Kreisnachrichten, 16. Juni 1972.
- 3 Fraas, Oskar: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn. Stuttgart 1880/1986.
- 4 Greiner, Siegfried: 100 Jahre Schwarzwaldbahn. In: Schwäbische Heimat 73/1. Stuttgart 1973.
- 5 Reber, Wolfgang: Die «Nördliche Schwarzwaldbahn» – Über die Bemühungen, diese Bahn zu erhalten. In: Lok-Report 3/4/88. Münster (Westf.) 1988.
- 6 Aschpalt, Manfred: DB-Nebenbahnstrecke Weil der Stadt – Calw – Ermittlungen zur Wiederinbetriebnahme. In: Verkehr und Technik 2/89.
- 7 Obermayer, Horst J.: Deutsche Bahnbetriebswerke – Das Bw Calw. In: Eisenbahn-Journal 1/87. Fürstenfeldbruck 1987.
- 8 Hoch, Bernhard: Die Dampflokomotive 86 346 der Ulmer Eisenbahnfreunde. Leutenbach 1983.
- 9 Knipping, Andreas: Die Baureihe 86. Freiburg 1986.

Kontaktadresse: Verein zur Erhaltung der Württ. Schwarzwaldbahn e. V. (WSB), Hans-Ulrich Bay, Altburger Straße 12, 7260 Calw