

Ulrike Kobl/
Matthias Lieb/
Jürgen Schedler

Wandern mit der Nagoldbahn – Bildungsreise auf der «Kulturbahn» zwischen Pforzheim und Tübingen

Dieses Mal möchten wir Sie einladen zu einer Reise mit der «Kulturbahn» von Pforzheim, das Nagoldtal aufwärts über Calw und Horb nach Tübingen. Diese durchgehende Zugverbindung gibt es seit 2004. Und wer am Ende dieses Beitrags angelangt ist, dem wird auch bewusst, weshalb diese Bahn «Kulturbahn» heißt. Wer noch den Klosterstadtexpress (s. *Schwäbische Heimat* 1999/2) von Maulbronn-Stadt nach Pforzheim mitbenutzt, was in diesem Jahr wegen Bauarbeiten nicht geht, der befindet sich in Maulbronn, Calw und Tübingen auf den Stationen der ersten beiden Lebensjahrzehnte von Hermann Hesse.

Aber auch viele andere Geistesgrößen wirkten in den Städten entlang der Strecke. Für diese «Kulturfahrt» bietet sich eine Rundreise mit dem Baden-Württemberg-Ticket an: z.B. von Stuttgart nach Pforzheim, durchs Nagoldtal über Calw nach Eutingen, von dort nach Horb ins Neckartal und nach Tübingen. Die Rückreise kann entweder durch das Ammer- oder das Neckartal nach Stuttgart erfolgen. Der Feriengast im Schwarzwald kann seit neuestem mit der KONUS-Gästekarte – KONUS heißt kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für Schwarzwaldurlauber – die Nagoldbahn kostenlos nutzen.

*Das Nagoldtal – reizvolle Erholungslandschaft
und wichtiger Verkehrsweg, auch für die Eisenbahn*

Die Bahnlinie von Pforzheim nach Tübingen wurde in drei Schritten erbaut. Die so genannte Nagold-

bahn von Pforzheim nach Horb wurde auf ganzer Länge am 1. Juni 1874 eröffnet. Zwei Jahre früher war schon der Teilabschnitt Calw – Nagold als Teil der Württembergischen Schwarzwaldbahn Stuttgart – Leonberg – Calw – Nagold in Betrieb genommen worden. Der Abschnitt Horb – Tübingen als Teil der Neckarbahn wurde abschnittsweise bereits zwischen 1861 und 1866 erbaut. Seit dem 1. Dezember 1866 war Horb von Stuttgart aus über Plochingen – Tübingen per Bahn erreichbar (Streckenlänge 104 km). Mit der Nagold- und Schwarzwaldbahn gab es seit 1874 eine weitere Verbindung von Stuttgart nach Horb (99 km). Erst 1879 sollte mit der Gäubahn (s. *Schwäbische Heimat* 2007/3) die direkte Verbindung zwischen Stuttgart und Horb (67 km) eröffnet werden.

Im Jahr 1874 wurden vier Zugpaare zwischen Pforzheim und Horb angeboten. Der Personenzug benötigte für die 71 Kilometer lange Strecke 2 Stunden und 40 Minuten, bergab Richtung Pforzheim 15 Minuten weniger. Schon ein Jahr nach Inbetriebnahme wurde der nachmittägliche Personenzug in einen Eilzug umgewandelt – offensichtlich gab es auf den kleineren Unterwegshalten nur geringe Nachfrage –, der nur noch 2 Stunden bergauf bzw. 1 Stunde 47 Minuten bergab benötigte. Die heutige Kulturbahn mit den neuen Regio Shuttle-Triebwagen bewältigt beide Richtungen recht flott in jeweils 1 Stunde 12 Minuten.

Im badischen Pforzheim beginnen und enden die Züge meist noch wie vor 134 Jahren am württembergischen Kopfbahnhof, der heute lediglich durch die Gleisbezeichnung 103–104 zu erkennen ist. Pforzheim war damals Grenzbahnhof mit zwei Bahnverwaltungen. Die Großherzoglich Badische Staatsbahn hatte den Bahnhof 1861 im Verlauf der Bahnlinie Karlsruhe–Durlach–Mühlacker errichtet. 1868 wurde die Enzbahn von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn (K.W.St.E.) erbaut und damit seitlich an dem badischen Bahnhof der württembergische Bahnhof als Kopfbahnhof errichtet, der 1874 um die Gleise der Nagoldbahn ergänzt wurde.

Bis 1893 gingen auch die Uhren anders. Die uns heute geläufige Mitteleuropäische Zeit gab es damals nicht. Jede Stadt richtete «ihre Zeit» nach dem jeweiligen Sonnenstand aus, und so gab es die



Karlsruher Zeit und die Stuttgarter Zeit. Mit der Einführung der Eisenbahnen und der zugehörigen Fahrpläne bestand das Problem, auf die Minute genaue Zeitangaben einführen zu müssen. So wurden die Fahrpläne der badischen Eisenbahn nach der Karlsruher Zeit aufgestellt, die der württembergischen Eisenbahnen nach der Stuttgarter Zeit. Der Unterschied betrug drei Minuten. Beim Umsteigen an einem Grenzbahnhof wie Pforzheim musste man also genau auf die Fahrpläne und Fußnoten achten.

Die Bahnlinie im Nagoldtal entwickelte sich erfolgreich, die Fahrpläne wurden dichter, neue Bahnhöfe und Haltepunkte wurden gebaut. Anfang des 20. Jahrhunderts fuhr zwischen Pforzheim und Calw schon doppelt so viele Züge, es gab einen starken Pendlerstrom Richtung Pforzheim. Auch die ersten Schnellzüge Freudenstadt – Frankfurt über Nagold und Calw wurden seit dem Sommer 1909 eingerichtet. Die letzten überregionalen Schnellzüge im Nagoldtal fuhr 1987. Mit der Vorstellung des *betriebswirtschaftlich optimalen Schienennetzes* 1976 drohte der Strecke im Nagoldtal die Einstellung. Durch die Bemühungen der regionalen Politik konnte dies jedoch verhindert werden. Vielmehr konnte mit dem *eilzugmäßigen Fahren* seit 1982, d.h. durch den Wegfall kleinerer Halte, dem Einsatz



Dampfzug im Nagoldtal zwischen Hirsau und Bad Liebenzell, um 1928.

Die Kunst des Unterscheidens



Mit sortentypischen Weiß- und Rotweinen, harmonisch abgestimmten Cuvées oder Raritäten aus dem Barrique gehört die WZG zu den Spitzenerzeugern der württembergischen Weingärtner-Kultur. Individuell ausgebaute Lagenweine aus ganz Württemberg vermitteln einen repräsentativen Querschnitt der württembergischen Wein-Kultur. Und fördern so die Kunst des Unterscheidens.

Württembergische Weingärtner-Zentralgenossenschaft e.G.



Raiffeisenstraße 2 · 71696 Möglingen
 Telefon 07141/48 66-0 · Telefax 07141/48 66 43
 info@wzg-weine.de · www.wzg-weine.de

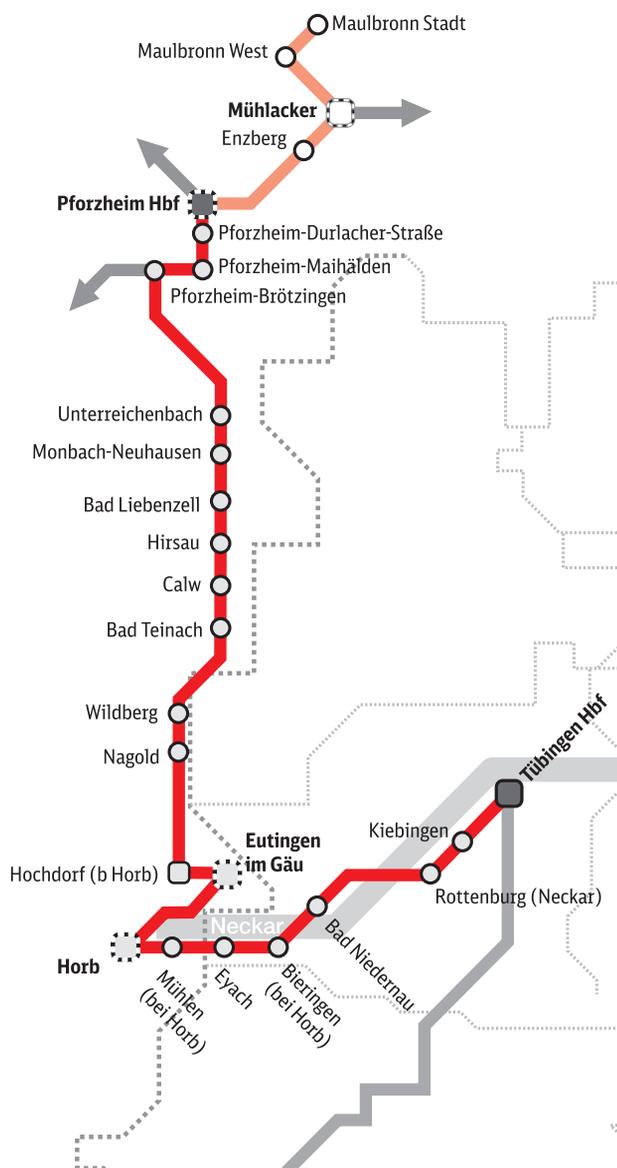
*Naturräume Nordschwarzwald und Obere Gäue –
Nagold – ehemals Flossstraße,
heute Europäisches Schutzgebiet*

Die Bahnfahrt von Pforzheim nach Horb führt uns durch zwei Naturräume, die unterschiedlicher nicht sein könnten: den Nordschwarzwald und die Obere Gäue. Dabei verläuft die Bahnlinie, sich eng an die Nagold schmiegend, zunächst von Nord nach Süd entlang der Schwarzwald-Randplatten am östlichen Rand des Nordschwarzwaldes. Die Nagold hat sich hier über 100 Meter tief in die Schichten des Buntsandsteins gegraben und somit die recht geradlinige Bahnpassage von Pforzheim nach Horb ermöglicht. In Nagold folgen die Schienen zunächst dem Waldach-, dann dem Steinachtal aufwärts und steigen in geologisch jüngere Schichten auf, den Muschelkalk, dem Hauptgestein der Oberen Gäue.

Die Landschaft des Nagoldtales lässt sich am Besten mit den begeisterten Worten des Chronisten des Oberamts Calw von 1860 beschreiben: *Die üppigen Wiesengründe der Thalebene, welche von munteren klaren Gewässern durchzogen werden, bilden mit ihrem Lichtgrün einen freundlichen Gegensatz zu den angrenzenden schwarzgrünen Nadelwäldungen. [...] Die durchgehend bewaldeten Gehänge der Thäler sind mit einer Unzahl Felstrümmer bedeckt, die in wilder Verworrenheit herum liegend, und theils in sehr namhafter Größe vorkommend, wirklich groteske Ansichten darbieten. In den engen Rinnen der Waldschluchten wenden sich zwischen diesen Felstrümmern und über dieselben stürzend wild tobende Waldbäche.*

Natürlich blieb auch das seither prosperierende Nagoldtal nicht von reger Bautätigkeit, sei es für Gewerbe in der Talaue oder für Wohnungen mit Aussicht in den lichterem Hanglagen, verschont, und selbstverständlich lassen sich auch im Nagoldtal immer weniger Landwirte erweichen, die zwar natürlicherweise üppigen, aber auch nassen oder gar sumpfigen Talwiesen zu bewirtschaften. Trotzdem wird der Reisende und Wanderer das Nagoldtal vor allem im Frühjahr in der 150 Jahre alten Beschreibung wiederfinden. Nicht wieder zu erkennen ist erfreulicherweise der von der Oberamtsbeschreibung wie folgt eingeführte Bewohner: *Bewohner der ärmeren Wald- und Thal-Orte zeichnen sich durch herabgekommenes, verkümmertes Aussehen, kleineren Wuchs und kränkliche Gesichtsfarbe aus.* Hier hat sich mittlerweile eindeutig die Physiognomie der Gäubewohner durchgesetzt, die sich laut Oberamtsbeschreibung *nicht selten durch wirklich männliche und weibliche Schönheit auszeichnen.*

Ein wahrlich schöner und stattlicher Fluss ist auch die etwa 90 km lange Nagold. Sie entspringt in



Streckenplan der «Kulturbahn» Maulbronn–Tübingen.

neuer Dieseltriebwagen und neuer Signaltechnik zunächst die Strecke erhalten werden.

Im Jahr 1995 gab es eine Studie über die Möglichkeit, eine elektrische Stadtbahn einzuführen, wie dies ja im Enztal nach Bad Wildbad erfolgte. Aufgrund der größeren Entfernungen im Nagoldtal ergab sich für diese Variante jedoch kein volkswirtschaftlicher Nutzen. Dennoch wurde und wird die Strecke ausgebaut. Seit 2004 fahren die Züge der Kulturbahn in einem ausgeweiteten Fahrplan, häufig im Halbstunden-Takt. Die Fahrgastzahlen sind inzwischen um 60 % (montags bis freitags) bis 100% (sonntags) angestiegen. Mit der Planung zusätzlicher Haltepunkte bis 2012 soll die Attraktivität der Nagoldbahn noch weiter gesteigert werden.

etwa 810 m Höhe bei Urnagold im Landkreis Freudenstadt und fließt von dort aus mehr oder weniger stetig gegen Osten, wo sie nach etwa einem Drittel ihrer Länge in Nagold dem imposanten Schlossberg Form gebend nach Norden abschwenkt. Erst in Pforzheim ist ihr Lauf mit der Einmündung in die Enz bei 250 m ü. NN beendet. Dabei bewegt sie sich bis auf wenige punktuelle Ausnahmen nördlich von Calw, wo sie mit dem Grundgebirge in Berührung kommt, im Buntsandstein.

Für die Buntsandsteinformation zeigt das Tal einen untypisch geschlungenen Verlauf, was der Geologe Georg Wagner damit erklärt, dass der Flussverlauf vor Urzeiten bereits auf dem über dem Deckgebirge einst gelagerten Muschelkalk angelegt wurde. Dieser harte Kalkstein veranlasste den Fluss zur Schlingenbildung, die er dann auch im Buntsandstein übernahm. Die Nagold wird von zahlreichen, zumeist üppig mit Wasser versehenen Bächen gespeist. Aufgrund des Abfalls der Schichtstufen in West-Ost-Richtung sind die von Westen der Nagold zufließenden Bäche um ein Vielfaches kräftiger und zahlreicher als die der Ostseite.

Das Wort Nagold ist keltischen Ursprungs; bedeutete doch *Nag* bei den Kelten Fluss. Aber auch die Römer, Franken und Schwaben wussten die Nähe der Nagold zu schätzen. Der Fluss war die Grundlage eines mehr als bescheidenen Wohlstandes. Flößer, Tuchmacher, Färber und Müller waren direkt von ihm abhängig, viele andere Handwerksberufe indirekt. Und auch heute noch nutzen zahlreiche kleinere Kraftwerke, Mühlen und Sägewerke die Energie der gleichmäßig, aber stetig dahin fließenden Nagold, die nur in extremen Jahren und nur in Teilbereichen gänzlich versiegt. Entsprechend ist die Nagold über weite Strecken gebändigt, sind ihre Ufer befestigt, ist ihr Lauf sanft begradigt und Wehre regulieren das natürliche Abflussregime.

Trotz all dieser menschlichen Eingriffe ist die Nagold ein überwiegend naturnahes Gewässer. Sie bietet zahlreichen seltenen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten Heimat und ist deshalb zu Recht fast auf ihrer gesamten Länge durch mehrere Europäische Schutzgebiete, so genannte Fauna-Flora-Habitat-Gebiete, in ihrem Bestand geschützt. Dabei bietet der Nagoldabschnitt zwischen Pforzheim und Unterreichenbach, in dem die Nagold dynamisch durch ihren Auenwald tänzelt, sicherlich die natürlichste Landschaft der gesamten Bahnfahrt. Dem aufmerksamen Beobachter zeigt sich hier nicht selten der prächtig schillernde Eisvogel oder die unruhig auf einem Stein wippende Wasseramsel. Beide profitieren von der artenreichen Fisch- und Insektenfauna der Nagold sowie von der gut strukturierten Ufervegetation.

*Mit der Kulturbahn auf Bildungsreise –
Dillweißenstein und das Flößerdorf Unterreichenbach*

Wir beginnen mit dem «Bahnwandern» in Pforzheim Hauptbahnhof auf 280 m Höhe über dem Meeresspiegel. Zwischen Pforzheim und Brötzingen verlaufen die beiden Gleise der Enz- und Nagoldbahn parallel. Der erste Abschnitt der Strecke ist im Zuge des Stadtbahnausbaus nach Bad Wildbad elektrifiziert (s. *Schwäbische Heimat* 2003/3). Nach dem Haltepunkt in Brötzingen zweigt die Strecke in südöstlicher Richtung nach links ab. Zwischen der Nagold- und der Enzbahn gab es hier früher eine Verbindungskurve, deren Reste auch heute noch sichtbar sind. Über die im Volksmund *Königskurve* genannte Verbindungsstrecke fuhr bis 1918 der württembergische König von der Residenzstadt Stuttgart über Calw ins Staatsbad Wildbad auf württembergischen Schienen durch badisches Terrain. Auch ein Sonntagsausflugszug nutzte bis 1914 diese Verbindung von Stuttgart nach Wildbad.

Die Enz wird auf einem rund 100 m langen Viadukt überquert. Diese Brücke wurde 1945 von deutschen Truppen gesprengt, sodass nach dem Zweiten Weltkrieg der durchgehende Zugverkehr im Nagoldtal erst 1948 nach dem Wiederaufbau der

STAATLICHE SCHLÖSSER UND GÄRTEN

Ein Jahr, drei Jubiläen der Staatlichen Schlösser und Gärten Baden-Württemberg
www.schlösser-und-gaerten.de

DREIMAL FÜRSTLICH FEIERN 2008

„Wasserkunst und Götterreigen“ – 300 Jahre Schlossgarten Weikersheim
„Extra schön“ Ausstellung in Rastatt – Hommage an Markgräfin Sibylla Augusta
„Vorhang auf“ – 250 Jahre Schlosstheater Ludwigsburg



Partie in der Schlucht des Monbachs.

Brücke aufgenommen werden konnte. Der die Enz und die Nagold trennende Höhenzug Rodrückten wird im 405 m langen Brötzingertunnel unterfahren. Zum ersten Mal bekommen wir die Nagold zu Gesicht, die uns zunächst zu unserer Linken begleiten wird. Hier befand sich von 1909 bis 1982 der Haltepunkt Dillstein. Im Rahmen des weiteren Ausbaus der Nagoldbahn wird nun von der Stadt Pforzheim die Wiedereinrichtung des Haltepunktes geplant.

Sogleich folgt der nächste Tunnel unter dem Schlossberg von Weißenstein. Die Orte Dill und Weißenstein wurden 1890 zu Dillweißenstein zusammengeschlossen und 1913 nach Pforzheim eingemeindet. Früher säumten drei Burgen die Doppelschleife der Nagold: Rabeneck, Krähenneck auf dem Schlossberg und Hoheneck, die heute nur Reste zeigen. In der Burg Rabeneck befindet sich die Pforzheimer Jugendherberge, die vor wenigen Jahren grundlegend modernisiert worden ist. Der Bahnhof Weißenstein wurde schon 1980 geschlossen. Doch durch das Engagement der Eisenbahnfreunde Pforzheim konnte der alte Bahnhof, der ein Opfer der Flammen geworden war, in den vergangenen Jahren wieder mustergültig in den historischen Zustand versetzt werden. Ende 2008 werden dort sogar wieder Züge der Kulturbahn regelmäßig halten, die Gleisanlagen werden zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Während früher hier Anschluss zur Pforzheimer Straßenbahn bestand, wird man zukünftig in die Stadtbuslinie 3 umsteigen können.

Wieder folgt ein Tunnel, der unter dem Dreizelberg hindurch. Auf der rechten Seite befand sich von 1899 bis 1961 der Haltepunkt Grunbach-Salmbach. Die zugehörige Gemeinde liegt oben auf dem Berg. Anfang des 20. Jahrhunderts nahmen viele Arbeiter in der Pforzheimer Schmuckindustrie weite Fußwege zum nächsten Bahnhof in Kauf. Mit der Einführung von direkten Buslinien wurden diese abseits gelegenen Haltepunkte, wie sie z.B. auch an der Enzbahn existierten, überflüssig. Nach 1945 befand sich hier auch die Grenze zwischen der amerikanischen und französischen Besatzungszone, die in der ersten Zeit eine fast unüberwindliche Landesgrenze geworden war.

Der erste Halt unserer Strecke im Landkreis Calw ist die 1375 erstmals erwähnte Flößer-Gemeinde Unterreichenbach, entstanden auf dem Schwemmfächer, den der Reichenbach ins Nagoldtal schüttete. Unterreichenbach war von ca. 1477 bis 1867 Land- und Wasserzollgrenzort und zwar bis 1603 für den badischen, anschließend für den württembergischen Zoll. Heutzutage ist die Gemeinde «Grenzort» des Landkreises Calw.

Über Jahrhunderte war das Schicksal der Unterreichenbacher Bewohner eng mit der Flößerei und der Nagold verbunden. Die Unterreichenbacher Flößerzunft gedenkt alle drei Jahre mit dem Talhubenfest ihrer Geschichte. Der Besucher kann dann an mehreren Tagen – ausgehend von der südlich gelegenen Wasserstube in Monbach – die Kunst des

Flößens erleben. Während der restlichen Zeit steht zu diesem Zweck das 1999 eröffnete Flößereimuseum in der Tannbergschule im Ort in der Calwer Str. 56 zur Verfügung. Bei der Unterreichenbacher Mahlmühle befand sich eine Floßeinbindestelle.

Die Flößerei an der Nagold ist seit 1342 schriftlich belegt in einem Vertrag zwischen Württemberg, Baden und der freien Reichsstadt Heilbronn, der den Holztransport auf Enz, Nagold, Würm und Neckar regelt. Seit 1623 – mit Unterbrechungen – war die Nagold floßbar von Urnagold bis Pforzheim. 1692 konnten die ersten tausend Stämme aus dem Liebenzeller Wald nach Holland gefloßt werden. Im 17. und 18. Jahrhundert war die Blütezeit der Flößerei, als die Holländer Großabnehmer von Bauholz wurden. Vor allem die «Calwer Holzkompanie» betrieb die Hollandflößerei. Den einstigen Mischwald beutete man regelrecht aus. 70.000 Tannen wurden in den Jahren 1746 bis 1787 aus dem württembergischen Murgtal über den Berg zur Nagold transportiert.

Der Wald war damals am Ende und kahl geschlagen. Die Wiederaufforstung erfolgte mit der schnellwüchsigen und robusten Fichte. Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Pforzheim – Calw ging die Flößerei zurück. Während vor dem Bau der Nagoldbahn im Jahr 1868 noch 240 Floße auf der Nagold befördert wurden, konnten 1908 nur noch 30 Floße gezählt werden. Vier Jahre später stellte man diese Transportart ein. Darüber freuten sich die Wasserkraftwerke, – immerhin wurden schon 1912 an fünfzehn Stellen Wasserkraftwerke mit einer Leistung von zusammen über 700 PS betrieben.

Bei Unterreichenbach quert unser Zug die Nagold, und wir folgen dem rechten Ufer. Von links flussaufwärts mündet der Monbach. Dort befindet sich der Haltepunkt Monbach-Neuhausen. Da der namensgebende Ort Neuhausen im Enzkreis liegt, gilt bis hierher der Tarif des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis. Auch dieser Haltepunkt war schon geschlossen, – auf Betreiben des Fahrgastverbandes PRO BAHN Nordschwarzwald konnte jedoch 1997 wieder ein Bedarfshalt eingerichtet werden, der inzwischen gern genutzt wird.

Eine Wanderung durch die Schlucht des Monbachs – Sauerklee lässt Tuchindustrie im Nagoldtal erblühen

An dieser Haltestelle, wo wir an der Mündung des Monbachs in die Nagold die Wasserstube aus den Zeiten der Flößerei entdecken, sei dem Bahnwanderer ein eindrucksvoller Ausflug ins Monbachtal empfohlen. Bei Kennern ist dieses wildromantische Tal seit Jahrzehnten bekannt. Bereits 1888 wurde es durch den Liebenzeller Verschönerungsverein

erschlossen. Insbesondere in regen- und wasserreichen Jahreszeiten wird die Begehung dieser Schlucht nur mit wasser- und trittsicherem Schuhwerk angeraten.

Der laut Oberamtsbeschreibung zwei Stunden lange Monbach bricht mit der weiter oben postulierten Regel, fließt er doch von Osten her der Nagold zu und ist dennoch nicht gerade als schwächlich zu bezeichnen. Der Ursprung des Monbachs – sein Oberlauf trägt übrigens bis zur Einmündung des Haugstetter Bachs den Namen Maisgraben – liegt im Unteren Muschelkalk südwestlich von Möttlingen. Nördlich davon wird der Bach vom Wasser der St. Leonhardquelle gespeist. Hier tritt wie in einem artesischen Brunnen Quellwasser zu Tage unter Bildung mächtiger Kalktuffe. Der Unterlauf ist tief in den Mittleren Buntsandstein eingeschnitten und wird Monbach genannt. Hier hat das Wasser Spuren an den Felswänden hinterlassen, Felstrümmer und Steinblöcke freigelegt und heruntergeschwemmt, Strudeltöpfe und Wasserfälle gebildet. Seit 1988 wird die Schlucht mit etwa 40 ha sowie der Bereich um die St. Leonhardquelle mit etwa zwei ha Größe als Naturschutzgebiet geschützt. Durch die Schlucht führt ein gut markierter Weg des Schwarzwaldvereins.



Sauerklee, er verhalf der Tuchindustrie im Nagoldtal zur Blüte.

Wir erfreuen uns an der abwechslungsreichen Vegetation mit Erlen und anderen Laubbäumen, Hochstauden- und Quellfluren, flächigen Moosgesellschaften an überrieselten Felspartien. Auf dem Weg durch die Schlucht begegnet uns an vielen, häufig exponierten Stellen entlang des Weges ein kleines zartes, weiß blühendes Kraut, dessen Blätter an Klee erinnern. Es handelt sich um den Sauerklee mit dem wissenschaftlichen Namen *Oxalis acetosella* aus der Familie der Sauerkleegegewächse. Man hält es nicht für möglich, aber diese kleine Pflanze legte einstmal



Die Marienkapelle in der Klosterruine Hirsau ist vor 500 Jahren im Stil der Spätgotik erbaut worden.

– zur Blütezeit der Tuchindustrie im Nagoldtal – den Grundstein für ganze Fabriken und einen eigenständigen Berufsweig, den Kleemeister. Der Sauerklee lieferte das für die Färberei notwendige Kalium-Hydrogenoxalat. Es wurde noch bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts industriell durch Pressen, Verdampfen und Raffinieren gewonnen. 50 Kilogramm des zarten Pflänzleins lieferten dabei 1 Pfund Salz. Man kann sich die Ernte des Kräutleins nur vorstellen, wenn man davon ausgeht, dass *Oxolis acetosella* in den damaligen Wäldern, die ja durch intensive Nutzung auch der Streuschicht viel devastierter als die heutigen waren, wesentlich größere Bestände bildete.

Bei der Einmündung des Haugstetter Bachs entlässt uns der Schluchtwald. Im Bereich der St. Leonhardquelle finden wir Kalktuffe, Sumpfflächen; sogar dünne Torflagen haben sich entwickelt. Wir entdecken Schilfbestände, Seggen- und Hochstaudenfluren, dazwischen ragen markante Weiden hervor. Verschiedene Nasswiesentypen sind ausgebildet mit zahlreichen geschützten oder gefährdeten Arten. Über Möttlingen und Unterhaugstett gelangen wir zurück nach Bad Liebenzell, wo uns am Bahnhof wieder der Zug aufnimmt. Für das Naturschutzgebiet «Monbach – Maisgraben – St. Leonhardquelle» hat das Regierungspräsidium Karlsruhe ein informatives Faltblatt herausgebracht, in dem eine Übersichtskarte und weitere Wandervorschläge enthalten sind.

Auf der Suche nach Badegästen, Mönchen und Dichtern in Bad Liebenzell und in der Klosterruine Hirsau

Nach etwa zwei Minuten Fahrt kündigt sich mit einer Reihe wenig attraktiver Gewerbebauten das im 12. Jahrhundert erstmal genannte Städtchen Bad Liebenzell an. Der Name legt es nahe, dass es sich aus einer *Cella*, also aus einem eventuell vom Mutterkloster Hirsau abhängigen Frauenklosterlein entwickelte. Der erste Namensteil «Lieben» ist von dem altdeutschen Frauennamen Lioba abzuleiten. Von den drei mittelalterlichen Burganlagen ist nur noch die aus der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts stammende und von den Grafen von Eberstein erbaute Burg Liebenzell erhalten. Als Lehensleute saßen auf ihr die Herren von Liebenzell. 1273 kam die Burg zum badischen Markgrafen, durch Tausch unter Herzog Friedrich I. an Württemberg.

Auch die Burg Liebenzell verfiel im 17. Jahrhundert, wurde aber 1952/53, wenn auch nicht originalgetreu, wieder aufgebaut und beherbergt heute eine Bildungseinrichtung und ein Restaurant. Gut erhalten ist der fast 40 m hohe Bergfried mit der mächtigen Schildmauer. Wer einen steilen Anstieg nicht scheut, sollte den Burgberg über einen abwechslungsreichen Fußweg erobern, den die Ortsgruppe des Schwarzwaldvereins mitsamt den umgebenden Mauern wieder erschlossen hat. Der noch vor wenigen Jahren bewaldete Berg wird aktuell von Ziegen beweidet und offen gehalten. Die Blickbeziehungen

profitieren davon ebenso wie die sonnenhungrigen Bewohner der Trockenmauern und Steinriegel des Burgbergs.

Aber Bad Liebenzell ist weniger für seine Burg, als vielmehr für seine Bäder bekannt. Die großzügigen Kuranlagen locken jährlich zahlreiche Besucher ins Nagoldtal. Mehrere Quellbohrungen, die das mit Natrium, Chlorid und Hydrogencarbonat angereicherte 34 Grad Celsius warme Thermalwasser aus dem Granit, dem Rotliegenden und dem Unteren Buntsandstein sprudeln lassen, versorgen die Bäder und die Getränkeindustrie. Begonnen hat alles mit einem 1403 erstmals bezeugten Wildbad, in dessen Umfeld das Wasser oberflächlich austrat. Bereits seit damals ist eine lebhaft Badekultur belegt. Davon zeugt auch das Wappen der Stadt, das einen vergnüglich badenden Mann darstellt.

Viele berühmte Badegäste suchten das Bad auf, so die württembergischen Herzöge, solange sie in ihrem Hirsauer Jagdschloss weilten. Die Heilwirkung ist recht umfassend und wurde schon vom großen Paracelsus begeistert getestet, der 1525 oder 1526 das Bad aufsuchte. Die Badekultur erfuhr während des 17. und 18. Jahrhunderts als Folge des 30-jährigen Krieges und der Einfälle der französischen Truppen 1792 einen Niedergang.

Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts begann mit der Anlage von Kurpark, Kursaal und Trinkanlagen der Aufschwung und die Entwicklung zu einer Badestadt. Das Ensemble von altem Rathaus und modernem Bürgerzentrum bildet heute eine neue Stadtmitte und großzügige Verbindung von Stadt und Kuranlagen. Wer sich erholen, gar für seine Gesundheit etwas Gutes tun will, der sollte hier rasten. Der Bahnhof Bad Liebenzell beherbergt übrigens das Stellwerk, das seit 1989 den Zugverkehr der gesamten Strecke nach dem so genannten *Signalisierten Zugleitbetrieb* steuert.

Drei Kilometer weiter passieren wir ohne Halt das Dorf Ernstmühl, das von 1897 bis 1982 eine Bahnstation hatte. Unser Zug erreicht dann eines der einstmals wichtigsten geistlichen Zentren Europas, das 830 erstmals erwähnte Benediktinerkloster Hirsau in der *Hirschau*. Eigentlich gibt es hier, was viele nicht wissen, zwei Klöster zu besichtigen: links der Nagold steht als Rest der ehemaligen Klosterbauten die Aureliuskirche, die 1071 geweiht wurde. Sie hatte einen Vorgängerbau, der etwa auf das Jahr 830 zurückgeht und um 1000 wieder verfallen war. Seine einflussreichsten Jahre erlebte das Kloster Hirsau mit Abt Wilhelm. Er initiierte 1081 nicht nur den Neubau der Klosterkirche Sankt Peter und Paul auf dem hochwassersicheren rechten Nagoldufer, eine Säulenbasilika in altrömischer Tradition, sondern

machte das Kloster auch zur bedeutendsten Stätte des deutschen Reformmönchtums. Die cluniazensischen Reformen hatten dabei zum Ziel, die alte asketische Lebensweise der Mönche zu erneuern und zu fördern. Es entstanden eine vorbildliche Bau- und Malschule sowie zahlreiche Tochterklöster, z.B. Klosterreichenbach an der Murg. Bereits im 13. Jahrhundert schwindet der Einfluss des Klosters wieder.

Eine zweite Blütezeit erlebte Hirsau im 14. und 15. Jahrhundert, bis Herzog Ulrich von Württemberg im Zuge der Reformation das Kloster aufhob und eine evangelische Klosterschule einrichtete. An der Stelle des früheren Abthauses ließ Herzog Ludwig von Württemberg 1586–92 von Heinrich Schickhardt ein Jagdschloss bauen. Die höfischen Gesellschaften hielten sich hier oft zur Jagd auf und erholten sich in den nahen Badeorten Wildbad, Teinach und Liebenzell. Im Pfälzischen Erbfolgekrieg zerstörten französische Truppen des Generals Mélac die Klosteranlage samt Schloss und hinterließen eine Ruinenlandschaft, die in der Folge als Steinbruch diente. Mit Beginn des 19. Jahrhunderts besann man sich wieder ihrer Bedeutung und konservierte die Reste, die einige Dichter der Schwäbischen Romantik besungen haben.

Ludwig Uhland, der oft hierher kam, da seine Frau aus Calw stammte, widmete der alten, 1989 gefällten Ulme ein Gedicht, das 1829 veröffentlicht wurde, deren erste drei Strophen hier zitiert seien:

Die Ulme zu Hirsau.

*Zu Hirsau in den Trümmern, da wiegt ein Ulmenbaum
frisch grünend seine Krone hoch überm Giebelsaum. –
Er wurzelt tief im Grunde vom alten Klosterbau;
er wölbt sich statt des Daches hinaus ins Himmelsblau. –
Weil des Gemäuers Enge ihm Luft und Sonne nahm,
so trieb's ihn hoch und höher, bis er zum Lichte kam.*

Justinus Kerner, der zeitweise im nahen Wildbad Bادهarzt war, beschrieb das Ensemble wie folgt: *In einem der lieblichsten Täler des Schwarzwaldes, das freie Aussichten in Seitenthäler gestattet, zwischen Bergen voll Laubholz, das in malerischen Gruppen sich stellt, lag dieses Kloster, dessen Trümmer von seiner ehemaligen Größe zeugen.* Kerner verfasste 1813 das Gedicht: *Die Stiftung des Klosters Hirsau:*

*Dies Gotteshaus, du fromme Braut,
sei, wo die Bäume stehen,
in bestem Grund von dir gebaut,
Nimm's aus geweihten Höhen!*

Sein Zeitgenosse Gustav Schwab widmet in *Wanderungen durch Schwaben* Hirsau ein eigenes Kapitel, in dem es heißt: *Aus den hohen Mauern der Schloßruine strebt eine schlanke Ulme empor, die unsterblich bleiben*

wird, weil Ludwig Uhland sie besungen hat. Schwab verarbeitet die Sage von der Gründung des Klosters literarisch. Eduard Mörike begeisterte sich für dieses Tal mit der Klosterruine ebenso. 1848 kommt er auf der Rückfahrt von der Kur in Teinach hierher, um die Reste des Klosters zu sehen, nach denen mich schon lange gelüstete.

Erhalten geblieben ist einer der beiden romani-schen Westtürme, der Eulenturm, der Kreuzgang (ohne Gewölbe) und die 1516 erstellte Marienkirche. Sehr zu empfehlen sind die jährlich stattfindenden Klosterfestspiele – der «Calwer Klostersommer in Hirsau» – und das Klostermuseum. Seit 1991 informiert dieses Klostermuseum Hirsau, eine Außenstelle des Badischen Landesmuseums Karlsruhe, die Besucher.

Calw – ehemals Wirtschaftszentrum von Färbern und Zeugmachern, Geburtsstadt Hermann Hesse

Nur wenige Minuten benötigt der Zug, um uns in Hermann Hesses *Gerbersau*, die Kreisstadt Calw, zu bringen. Der Zug hält am 1989 stadtnah neu errichteten Haltepunkt. Wahrzeichen der Stadt ist die um 1400 erbaute dreibogige Buntsandsteinbrücke über der Nagold mit der Kapelle darauf, die St. Nikolaus, Schutzpatron der Schiffer und Flößer, geweiht ist. Sie verbindet damals wie heute die Vorstadt mit der Altstadt. Jetzt erinnert auf der Brücke eine Skulptur an den großen Sohn der Stadt, der im Haus Marktplatz 6 am 2. Juli 1877 zur Welt kam. Nicht hier im Geburtshaus, sondern im nahegelegenen so genannten Schüz'schen Haus wurde 1990 das Hesse-Museum, die größte Dauerausstellung über Hesse in Europa eingerichtet (s. *Schwäbische Heimat* 2000/4).

Hermann Hesse verbrachte in Calw seine Kindheit und Jugendzeit, die von der kleinen Stadt, ihren Bauwerken, ihren Bewohnern, von der Nagold und der umgebenden Landschaft geprägt war, was sich in seinen frühen Schriften widerspiegelt; hier ging er in die Lateinschule und wurde 1890 konfirmiert, hier arbeitete er als Praktikant 1894/95 in der Turmuhrfabrik Perrot. Ihn prägte auch der Großvater, Dr. Hermann Gundert, der 1835–1859 in Indien für die Basler Mission tätig war und der, wie der Vater Johannes Hesse, Leiter des Calwer Verlags war. In seinem Roman *Unterm Rad* (1905) schildert Hesse Stadt und Umgebung: *Die großen Kirchberglinden glänzten matt im heißen Sonnenlicht des Spätnachmittags, auf dem Marktplatz plätscherten und blinkten beide große Brunnen, über die unregelmäßige Linie der Dächerflucht schauten die nahen, blauschwarzen Tannenberge herein.* Noch 1949 schreibt Hesse: *Wenn ich als Dichter vom Wald oder vom Fluß, vom Wiesental, vom Kastanien-schatten oder Tannenduft spreche, so ist es der Wald um Calw, ist es die Calwer Nagold, sind es die Tannenwälder und die Kastanien von Calw, die gemeint sind, und auch Marktplatz, Brücke und Kapelle, Bischofstraße – dorthin zogen sie, nachdem der Großvater gestorben war – und Ledergasse, Brühl und Hirsauer Wiesenweg sind überall in meinen Büchern.*

Wer sich in Hesses Seminarzeit einfühlen möchte, muss mit dem Klosterstadt-Express Maulbronn aufsuchen, wer sich mit der Zeit des Nobelpreisträgers als Lehrling in der Buchhandlung Heckenhauer befassen möchte, fährt weiter nach Tübingen. Sehenswert in Calw sind ferner das Haus Schäberle, das beide Stadtbrände im 17. Jahrhundert überstand, das Museum der Stadt im Palais Fischer mit der Präsentation der Stadtgeschichte und des Gerberhandwerks und die evangelische Stadtkirche St. Peter und



Die spätgotische Nikolauskapelle auf der Brücke über der Nagold in der altwürttembergischen Stadt Calw. Der hl. Nikolaus ist der Schutzpatron der Schiffer und Flößer.



In Calw geboren haben die Calwer den Nobelpreisträger Hermann Hesse in Bronze gegossen.

Paul mit dem spätgotischen Chor. Auf dem Schlossberg, einem Umlaufberg, Initialzelle der Stadt, stand von ca. 1050 bis 1600 die Burg der Grafen von Calw, deren Ruinen Herzog Friedrich 1602 abrechen und auf denen er nach Plänen von Heinrich Schickhardt ein Schloss erbauen ließ, das aber über die Grundmauern nicht hinausgekommen ist.

Das mittelalterliche Calw lebte zu einem nicht geringen Anteil von der Schafzucht. Anders als heutzutage war das Gewinnbringende daran die Wolle. Sie war das Primärprodukt für eine Vielzahl von Berufen und Gewerben. Tuchmacher, Färber, Kleemeister, Gerber, Weber und Händler – sie alle lebten von den Schafen und der Wasser und Energie spendenden Nagold.

Bereits seit 1540 wurden in Calw «Zeuge» hergestellt. Zeuge sind glatte, nicht oder kaum gewalkte feine Wollgewebe, die im Falle der Calwer Zeugmacher zahlreiche Abnehmer fanden. Zur besseren Vermarktung ihrer Produkte taten sich die vorausblickenden Calwer Färber, Zeugmacher und Händler 1650 zu einer Kompanie zusammen. Die Kompanie war durch staatliche Aufsicht privilegiert und kontrolliert. Der Eintritt war mit einer Lehrzeit

verbunden und durch Erbfolge geregelt, wobei maximal zwei Söhne beitreten durften und Töchter nur, wenn sie ein Gesellschaftsmitglied ehelichten. Die Calwer Kompanie war ausgesprochen erfolgreich und innovativ. Ein weiteres wichtiges Standbein neben der Flößerei und dem Holzhandel war bis 1807, als der württembergische Staat das Salzmonopol übernahm, der Salzhandel. Bayrisches Salz wurde importiert, und im Gegenzug wurden Neckarweine exportiert. Das Ende der Kompanie bereiteten billigere Baumwolle und neue Moden im Textilmarkt im Jahre 1797. Die Textilbranche hielt sich in Calw dennoch tapfer bis vor wenigen Jahrzehnten. Die Backsteingebäude der Calwer Deckenfabrik am Nordrand der Stadt sind letzte Zeugen dieser Stadtgeschichte.

Am Hang links oben führt in steilen Kehren die Württembergische Schwarzwaldbahn von Weil der Stadt her hinab ins enge Tal (s. *Schwäbische Heimat* 1989/3). Hesse beschreibt malerisch diese Abfahrt in seine Stadt: *Vorsichtig langsam fuhr der Zug in großen Windungen abwärts, und mit jeder Windung wurden Häuser, Gassen, Fluß und Gärten der untenliegenden Stadt näher und deutlicher. Da sah ich tief im halbschattigen Tale den Fluß aufglänzen und die weißschaumigen Mühlenwehre blitzen und eng in die Tiefe gebettet unsere alte Stadt mit braunen Dächern, über denen still und steil der blaue mittägliche Herdrauch in die Lüfte stieg.* Ähnlich, zumal an winterkalten Tagen, präsentiert sich das 1037 erstmals als *kalewa* – kann übersetzt werden, mit «kahle oder hervorspringende Stelle» – erwähnte Calw auch heute noch. Die Bausünden entlang der Hauptstraße können dem eindrucksvollen historischen Stadtkern mit seinen behäbigen Fachwerkgebäuden und den prächtigen Patrizierhäusern nichts anhaben.

Calw war zu Zeiten des Bahnbaus eine reiche Stadt und erlebte vor allem 1850–1911 eine Blütezeit. Da war es selbstverständlich, dass das führende Handels- und Industriezentrum in Alt-Württemberg einen Anschluss mit der Eisenbahn an die Landeshauptstadt suchte. So entstand eine direkte Bahnverbindung von Stuttgart über Leonberg und Weil der Stadt nach Calw. Die Stadt erhielt einen repräsentativen Bahnhof mit einem aus rotem Buntsandstein gemauerten Empfangsgebäude, eng in den Hang gebaut, der heute – auch wegen der vom Stadtzentrum entfernten Lage – nicht mehr seine Funktion erfüllt. Das Stellwerk 1 ist museal erhalten und dient dem Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e.V. (WSB) als Sitz und Stützpunkt. Die Bahnstrecke von Weil der Stadt nach Calw wurde 1988 stillgelegt und harret der Reaktivierung.



Das Kloster Reuthin liegt im Nagoldtal in der Nähe des Städtchens Wildberg.

Auf der Weiterfahrt wird auf kurzem Wege mit zwei Brücken und dem Rudersbergtunnel die Tal-schlinge geschnitten. Sogleich kann der Zugreisende in Kentheim einen Blick auf ein Kleinod unterhalb der Bahnlinie erhaschen. Die romanische Chorturm-kirche St. Candidus aus dem 11. Jahrhundert ist eines der ältesten Kirchenbauwerke Süddeutschlands. Die immer noch gut erhaltenen Wandmalereien im Bereich des Schiffs entstammen allerdings dem 14. Jahrhundert, die des Chors dem 15. Jahrhundert. Weiter geht's entlang dem rechten Nagoldufer.

Am Bahnhof Teinach-Neubulach mündet die 15 km lange Teinach in die Nagold. Teinacher Sauerbrunnen und Teinacher Hirschquelle sind Begriffe! Ein Abstecher in das Badestädtchen Teinach, in dem einst viele Herrscher kurten, und in das Burgstädtchen Zavelstein lohnt sich. Im Bereich des Bahnhofes queren wir übrigens die Sprachgrenze vom uns bisher begleitenden Fränkischen hinein ins Schwäbische. Ab jetzt heißt Stein nicht mehr Staa, sondern Stoa, und Korb nicht mehr Zaina, sondern Schiet, Kretta oder Kratta. Die Sprachgrenze entstand vor etwa 1500 Jahren, als Franken und Alamannen ihre Siedlungsgebiete festlegten. Sie verläuft von der Hornisgrinde über Enzklösterle entlang der Teinach nach Bad Teinach bis Stammheim und hat bis heute hörbar Bestand.

*Zwei weitere Ziele an der Kulturbahn:
Schäferstädtchen Wildberg und Kloster Reuthin*

Abermals wird eine Talschleife mit Hilfe von zwei Brücken und dem Schlossbergtunnel mit der Burg-ruine Waldeck darauf abgekürzt. Der ehemalige

Haltepunkt Talmühle konnte von 1878 bis 1982 zum Ein- und Aussteigen genutzt werden. Nach dem Kengeltunnel erreichen wir Wildberg. Kein anderer Ort im Nordschwarzwald oder im Gäu ist so sehr mit der Schafzucht verbunden wie Wildberg, dessen Altstadt auf einem wilden Umlaufberg der Nagold thront, seit etwa 1200 eine von den Pfalzgrafen von Tübingen erbaute Burg und seit dem 13. Jahrhundert das Stadtrecht besitzt. Wie das benachbarte Nagold kam Wildberg als Heiratsgut von den Tübinger Pfalzgrafen zu den Grafen von Hohenberg, wurde 1364 sogar kurpfälzisch, bis es schließlich 1409 an Württemberg fiel. Von der einstmals siebentorigen Stadtmauer sind noch zahlreiche Reste vorhanden wie der trutzige Hexenturm oder der Arrestturm, der noch bis in die 1950er-Jahre als solcher genutzt wurde. Die ehemalige Oberamtsstadt birgt das Rathaus mit Straßendurchfahrt und Dachreiter von 1480–1486, davor den Vierröhrenbrunnen mit dem Standbild Herzog Christophs von 1544, die evangelische Martinskirche, nach dem Stadtbrand 1464 neu errichtet, sowie verschiedene Fachwerkhäuser. Ebenso ist die steinerne zweibogige Hirschbrücke von 1617 mit ihrer barock profilierten Sitzbankbrüstung fester Bestandteil des Ortsbildes und immer noch wichtige Verkehrsverbindung. Diese Brücke wurde von Heinrich Schickhardt konstruiert und ist seine einzige im Nagoldtal. In Wildberg wird die Bahnlinie der Nagold wieder ein kleinwenig untreu und durchschneidet den Berg anstatt ihn wie diese zu umlaufen. Auf der Höhe des Sporns befand sich eine von den Tübinger Pfalzgrafen erbaute Burg, umgebaut zum Schloss, das 1615 infolge eines Blitzschlags abbrannte. 1687–92/98 wurde es wieder auf-

gebaut als Sitz der Vögte und Amtsleute. Auch hier war der herzogliche Baumeister Schickhardt mit Planungen befasst, ebenso mit dem Umbau der Stadtkirche (s. *Schwäbische Heimat* 1995/1). Kurz nach der Ausfahrt aus dem Wildberger Tunnel sieht der Reisende zu seiner Linken das von einer gestrengen Klostermauer umgebene Anwesen des einstigen Dominikanerinnenklosters Reuthin. Dieses wurde um 1570 geschlossen, Klausur und Klosterkirche brannten 1824 ab. Erhalten blieb unter anderem der 1518 erbaute Fruchtkasten, der heute das Museum Wildberg beherbergt, die alte Lateinschule sowie das 1825 erbaute Kameralamt.

Direkt neben dem Klosterareal liegt das Gelände, auf dem alle zwei Jahre der traditionelle Wildberger Schäferlauf stattfindet. 1723 verlieh Herzog Eberhard Ludwig das Recht, an allen geraden Jahren um den Tag des Hirtenheiligen Jakobus im Juli eine Schäferversammlung und einen Schäferlauf abzuhalten. Ein bunter Festzug umrahmt von Leistungshüten und Theaterspiel erinnert an die Zeit, in der in Wildberg ebenso wie in Markgröningen, Bad Urach und Heidenheim das Schäfergericht tagte. Dieses stellte Gesellen- und Meisterbriefe aus und zog die Legegelder, die Steuer, ein.

Nagold: St. Remigius auf römischen Grundmauern – Burg Hohennagold auf keltischen Wallanlagen

Etwa acht Minuten braucht es nach Nagold. Es folgt der Tunnel unter dem Bettenberg und bald darauf ist Nagold in Sicht. Der ehemalige Bahnhof Emmingen wird ohne Halt passiert. Auch hier soll wieder ein

Haltepunkt entstehen. Je mehr wir uns der großen Kreisstadt Nagold nähern, umso offener erscheint das Tal. 144 Höhenmeter und 45,8 km trennen uns nun von Pforzheim, dem nördlichem Tor des Nord-schwarzwaldes, auf unserer Route. Das imposant vor uns liegende Nagold mit seiner gut 1200-jährigen Geschichte ist gewissermaßen das südliche Tor. Bereits das inmitten der Stadt gelegene Naturschutzgebiet mit dem sprechenden Namen «Teufels Hirnschale» ist bedeckt von Muschelkalkscherben. Und auch der Schlossberg, das Naturschutzgebiet «Heiligkreuz und Schlossberg», weist mit seinen Kalktuff-Quellen darauf hin, dass das Gäu vor der Tür liegt.

Spätestens wenn wir uns mit der Bahn durch die Wacholderheiden des Naturschutzgebiets «Ziegelberg» im Südosten von Nagold bewegen, sind wir in den Gäuen angekommen. Ein schönes Faltblatt über die Naturschutzgebiete um Nagold hat das Regierungspräsidium Stuttgart herausgebracht. Wacholderheiden begleiten nicht nur die Bahnlinie, sondern auch die Hänge des Waldach- und des Haiterbachtals. Der von den Schafen verschmähte Wacholder ist fester Bestandteil des Landschaftsbildes. Früher wurde er von den Schäfern sorgfältig zurückgedrängt. Im Einzugsbereich von Nagold war er aber anscheinend in den letzten Jahrhunderten so häufig, dass die Oberamtsbeschreibung einen hier ansässigen Meister *Wacholdersälzsieder* angibt. Ob er wohl eine erfrischende Alternative zu den Preiselbeeren des Schwarzwaldes produzierte?

Die Stadt Nagold ist sich ihres Naturreichtums bewusst und hat sich erfolgreich für die Austragung

Güterzug mit Lok «Marbach» (erbaut 1866) im Bahnhof Nagold in Fahrtrichtung Horb, begleitet vom gesamten Bahnhofspersonal, um 1905.



der Landesgartenschau im Jahre 2012 beworben. Die Planer der Gartenschau verfolgen dabei das Ziel, die Natur noch näher an die Stadt zu rücken. Nagold, Waldach und Schlossberg sollen erlebbarer und begehbarer werden. Ein durchaus erstrebenswerter Ansatz, falls die Erschließung der Natur nicht wie zumeist auf Kosten der Natur erfolgt und mit unverrückbaren Eingriffen in sensible Lebensräume verbunden ist.

Ein Besuch der Altstadt Nagolds ist auf alle Fälle lohnenswert. Sie wurde im 13. Jahrhundert geplant angelegt. Wall und Graben sind noch erkennbar, die Stadtmauer nur an wenigen Stellen. Erstmals erwähnt wurde Nagold als Sitz des Nagoldgaugrafen Gerold, einem Schwager Kaiser Karls des Großen, als *villa Nagalthuna* im Jahr 786. Das Stadtgebiet war allerdings bereits zur Keltenzeit dicht besiedelt. Funde am Schlossberg und am Krautbühl belegen dies. Die Stadt führt mit der Broschüre über den *Archäologischen Wanderweg Nagold–Jettingen* den Interessierten recht anschaulich in diese Zeit. Faltblätter hierzu sind im Internet oder im Rathaus Nagold erhältlich.

Den Kelten folgten die Römer, von deren Wirken Überreste eines Gutshofes bei der Remigiuskirche zeugen. Die Friedhofskirche St. Remigius ist das bedeutendste Gebäude der Stadt. Auf römischen Grundmauern erhebt sich ein zum Teil noch karolingischer Rechtecksaal. Der spätgotische Dreiseitabschluss sowie der romanische Chorturm mit spätgotischem Glockengeschoß und flachem Pyramidendach runden das Bild ab. Die Wandmalereien sind 1320/1325 entstanden und zeigen Jugendszenen Jesu sowie eine Passionsfolge.

Das älteste Wohnhaus der Stadt aus dem 13. Jahrhundert, in der Badgasse 3, ist unscheinbar und fällt nur durch seine Buckelquader im Kellergeschoß auf. Es ist heute Sitz von Stadtarchiv und Heimatmuseum. Viel auffälliger kommen da die zahlreichen Fachwerkhäuser der Stadt oder das Rathaus mit seinen Steinarkaden daher. Weitere bedeutende Gebäude sind der Alte Turm mit der charakteristischen Doppellaterne in seinem Helm – Rest der 1877 abgebrochenen Liebfrauenkirche –, das Rathaus sowie das weithin bekannte Fachwerkgebäude «Hotel Post», früher eine wichtige Station für den Pferdewechsel an der alten Poststraße. Sehenswert auch der ehemalige Fruchtkasten, um 1400 erbaut, der auch als Oberamt diente.

Über allem thront die Ruine Hohennagold. Angelegt noch vor dem 12. Jahrhundert auf hallstattzeitlichen Wallanlagen, erfuhr sie unter den Grafen von Hohenberg ihren Hauptausbau im 13. Jahrhundert. Weitere Ausbauten erfolgten im Spät-



An der Fachwerkfassade des Hotels Post in Nagold, einer alten Poststation, macht ein herrlicher Ausleger auf die Funktion und die Bedeutung des Anwesens aufmerksam.

mittelalter. Mit Ende des Dreißigjährigen Kriegs wurde Hohennagold zerstört, später abgetragen. Dennoch stellt sie heute eine stattliche Ruine dar. Der Zugreisende kann die grauen Überreste gut zwischen den Baumwipfeln des Schlossbergs ausmachen. Ein weiteres Wahrzeichen der Stadt ist die 420 m lange Beton-Bogenbrücke, über die die B 28 als Umgehungsstraße führt. Da der Bahnhof Nagold oberhalb der Stadt, entfernt vom Stadtzentrum und vom zentralen Omnibusbahnhof, angelegt ist, soll ein weiterer Haltepunkt Nagold-Mitte bis zur Landesgartenschau 2012 angelegt werden. Von Nagold aus bestand von 1891 bis 1967 eine 15 km lange Schmalspurbahn nach Altensteig, das so genannte *Altensteigerle*. Auf dieser Bahnlinie testete die Maschinenfabrik Esslingen gerne neue Schienenfahrzeuge, die für den Export bestimmt waren. Heute gibt es eine Buslinie Herrenberg – Altensteig, die ein dichtes Fahrtenangebot aufweist und damit zeigt, dass eine hohe Nachfrage in Ost-West-Rich-

tung besteht. Schon 1897 gab es Pläne zu einer Bahnlinie Herrenberg – Nagold. Auch heute gibt es wieder Überlegungen für eine solche Schienenverbindung – bei weiter steigenden Benzinpreisen steigen die Chancen für neue Schienenprojekte.

Die Kulturbahn hat nun das sich nach Westen wendende Nagoldtal verlassen, entlang von Waldach und Steinach steigt die Bahnlinie die folgenden Kilometer stetig bergauf. Am ehemaligen Haltepunkt Iselshausen, das frühere *Isoldishusen*, wurde von 1909 bis 1976 angehalten. Nächster Bahnhof war von der Eröffnung 1874 bis 1978 Gündringen, 482 m hoch gelegen. Nun geht es in den 1553 m langen Hochdorfer Tunnel. Dies war der längste Tunnel der K.W.St.E. und aufgrund der Steigung während des Dampflokbetriebs für das Personal nicht einfach.

In Hochdorf auf 511 m – ein Höhenunterschied von 231 m seit Pforzheim – besteht Umsteigemöglichkeit zur Gäubahn (s. *Schwäbische Heimat* 2007/3) Richtung Freudenstadt. Von hier an fällt die Strecke ab, in einem weiten Bogen wird Eutingen im Gäu ohne Halt umrundet. Horb am Neckar, rund 120 Meter tiefer, wird durch einen Taleinschnitt erreicht. Links kommen der Neckar und die Neckarbahn

nach Tübingen ins Blickfeld. In Horb finden seit 25 Jahren die «Horber Schienen-Tage» statt; immer im November treffen sich Verkehrsexperten, um über die Verbesserung des Schienenverkehrs zu diskutieren. Mit den von dort ausgegangenen Initiativen konnten viele Strecken, auch die hier betrachtete Kulturbahn sowie die Gäubahn nach Freudenstadt, erhalten und ausgebaut werden. – Über Rottenburg wird nach insgesamt 103 Kilometern die Universitätsstadt Tübingen erreicht.

LITERATUR

Scharf, H.-W. & B. Wollny: Eisenbahnen im Nordschwarzwald, Bd. 1 u. 2, EK-Verlag Freiburg, 1995

Fraas, O.: Württ. Eisenbahn.

Mönch, W.: Heimatkunde vom Oberamt Calw, Pädagogische Lehrerlesegesellschaft Calw, 1912

E. F. Hochstetter: Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Calw. Nagold 1872, Nachdruck 1992

Zu(g)kunft für Calw. 20 Jahre Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt, Calw 2008



Württemberg's
schönstes Abendrot

Jedes Abendrot ist etwas ganz Besonderes, gerade bei uns in Württemberg. Denn ob Lemberger, Trollinger, Schwarriesling, Spätburgunder, Acolon oder Samtrot, in allen Württemberger Originalen steckt die ganze Erfahrung und Leidenschaft unserer Weingärtner. Überzeugen Sie sich selbst und entdecken Sie Ihren Lieblingswürtemberger – überall, wo es guten Wein gibt. Achten Sie einfach auf den Kennerkopf.

Entdecken Sie die Weine der Württemberger Weingärtnergenossenschaften / www.wwg.de

