



Matthias Lieb/Jürgen Schedler Wandern mit der Enzbahn zwischen Bad Wildbad und Pforzheim

Ziel dieses Wandervorschlags in der Reihe «Wandern mit der ... -Bahn» ist Bad Wildbad im Nord-schwarzwald. Seit dem 14. Dezember 2002 gibt es im Karlsruher Stadtbahnnetz eine neue Verbindung: die Stadtbahnlinie S 6 über Pforzheim nach Bad Wildbad auf den Gleisen der alten Enzbahn. Und vom Herbst 2003 an wird die Stadtbahn in Bad Wildbad durch die Innenstadt bis zum Kurpark fahren.

Das Königliche Staatsbad erhält Gleisanschluss an die Königlich Württembergische Staatseisenbahn

Das württembergische Staatsbad in Wildbad lockte im 19. Jahrhundert Kurgäste von Nah und Fern an und galt für die «höfischen Kreise» als das württembergische Pendant zum badischen Baden-Baden. Letzteres hatte seit 1844 einen Bahnhof. Wildbad sollte dem nicht nachstehen und gleichfalls bequem erreicht werden.

Doch der Bahnbau im damaligen badisch-württembergischen Grenzgebiet war nicht so einfach, denn Pforzheim als nächste «Großstadt» mit projektiertem Bahnanschluss nach Durlach und Mülacker lag in Baden. Somit war für eine Bahnlinie Wildbad–Stuttgart über Pforzheim ein Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich

Württemberg erforderlich. Während Württemberg daran interessiert war, Wildbad auf «württembergischen Gleisen» von Stuttgart aus über Mülacker zu erreichen, also eine württembergische Bahn von Mülacker (seit 1853 an der württembergischen Westbahn Bietigheim–Bruchsal gelegen) nach Pforzheim und weiter nach Wildbad bauen wollte, war Baden am Durchgangsverkehr Karlsruhe–Stuttgart–München interessiert und drängte auf einen möglichst langen badischen Streckenabschnitt.

Nach dreijährigen parlamentarischen Debatten in Stuttgart und Karlsruhe konnte 1860 der badische Bahnbau von Karlsruhe nach Pforzheim und Mülacker geregelt werden. Im Anschluss daran gestattete mit Staatsvertrag vom 18. Februar 1865 *Die Großherzoglich badische Regierung (...) der Königlich württembergischen Regierung unter gleichmäßiger Wahrung aller ihrer Hoheitsrechte, daß letztere auf alleinige Kosten des württembergischen Staats die nachgenannten Verbindungsbahnen auf badischem Gebiet baue und betreibe: 2) die Bahn von Wildbad nach Pforzheim (Enzthalbahn).*

Gemäß dem Staatsvertrag war die Bahnlinie innerhalb von sechs Jahren zu vollenden und in Betrieb zu nehmen. Das württembergische Gesetz zum Bau der Enzthalbahn wurde am 19. August 1865

veröffentlicht. In der Gesetzesbegründung wurde u.a. aufgeführt: *Die Vortheile, welche eine solche Bahn im oberen Enzthal für die industriellen Verhältnisse dieses Thales überhaupt, insbesondere aber durch die erleichterte Abfuhr des Holzes in veredelter Gestalt für die Waldbesitzer und unter diesen namentlich für den Staat selbst verspricht, sowie der Gewinn, welcher die Curanstalt Wildbad aus einer Bahnverbindung erwachsen wird, liegen so sehr am Tage, daß ein näherer Nachweis hierüber entbehrlich erscheint.*

Die Enzbahn wurde nach knapp drei Jahren Bauzeit am 8. Juni 1868 ohne Feierlichkeiten eröffnet. Die ersten regulären Personenzüge fuhren seit dem 11. Juni. Die Baukosten betragen 335.000 Mark pro Kilometer und damit rund 40 % mehr als die Westbahn von Bruchsal nach Bietigheim. Für die 22,7 Kilometer lange Strecke wurden Baukosten von 7,6 Mio. Mark aufgewendet. Besonders kostspielig waren streckenweise Verlegungen der Enz und der bestehenden Straße, aber auch der Bau des Schlossbergtunnels in Neuenbürg.

Zwar baute man ansonsten im Württembergischen recht sparsam, doch das Bahnhofsgebäude im «Weltbad Wildbad» wurde als Prunkbau *mit fürstlichem Geschmack ausgestattet, um alle Anforderungen hoher und höchster Personen, welche alljährlich Heilung und Linderung an der Quelle suchen, nach Billigkeit zu befriedigen*, wie die Schwäbische Chronik im Februar 1869 zu berichten wusste. Die Wartesäle waren mit Allegorien des Wald- und BADELEBENS in der Region *würdig ausgemalt*. Leider ist davon heute, selbst nach der 1984 erfolgten Restaurierung, nur noch wenig zu sehen. Bei genauem Betrachten erkennt man noch Löwen und Hirschkopf auf einem Relief als württembergische Symbole.

Nachdem Pforzheim 1861 Bahnanschluss nach Karlsruhe und 1863 nach Mühlacker erhalten hatte, war die Enzbahn zwar mit dem übrigen Eisenbahnnetz verbunden, doch war sie eine Inselstrecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn (K.W.St.E), die in Pforzheim in die badische Staatsbahn (BadStB) einmündete. In Pforzheim entstand neben dem badischen Bahnhof der württembergische Bahnhof mit einem unscheinbaren Empfangsgebäude, – hier zeigte sich wieder die württembergische Sparsamkeit.

Damals wurde auf allen württembergischen Eisenbahnen nach der Stuttgarter Zeit gefahren, bei der badischen Eisenbahn nach der Karlsruher Zeit. Die Differenz betrug drei Minuten – war es in Stuttgart 12:00 Uhr, zeigte die Uhr in Karlsruhe 11:57 – und konnte für umsteigende Fahrgäste große Folgen haben. Die Kleinstaaterei hatte erst 1892 ein Ende, als bei den süddeutschen Bahnen die einheitliche Zeit



Der Hauptbahnhof Neuenbürg in einer historischen Aufnahme vom Ende des 19. Jahrhunderts. Das gesamte Bahnhofspersonal ist auf dem Bahnsteig versammelt.

MEZ eingeführt wurde, eine Stunde vor Greenwich Mean Time. Alle Lokomotiven und Wagen mussten in der Anfangszeit über die BadStB zu- und abgeführt werden, was wiederum einen besonderen Vertrag zwischen beiden Verwaltungen und besondere Abrechnung erforderte. Erst 1874 mit der Eröffnung der Nagoldtalbahn erhielt die Enzbahn in Brötzingen «Anschluss» an das übrige Netz der K.W.St.E.

1906 wurde in Wildbad die elektrische Beleuchtung für den Bahnhof eingerichtet, vier Jahre später erfolgte der Bau eines Stellwerkes. Zwischen Calmbach und Wildbad sollte die Bahnlinie zweigleisig ausgebaut werden, doch der Erste Weltkrieg stoppte



Der einstige Bahnhof Rotenbach auf Dennacher Gemarkung. Vermutlich zeigt die Aufnahme, die um 1930 entstanden ist, einen Personen- oder Eilzug.

die baureif abgeschlossenen Planungen. Bis 1914 wurde insbesondere der Bahnhof Rothenbach für den Güterverkehr (Holzabfuhr) mehrfach ausgebaut; die Einnahmen dort lagen im Jahr 1895/96 mit 136.000 Mark an dritter Stelle nach Pforzheim und Wildbad und vor Neuenbürg.

Die Königskurve für Bäderschnezzug – Kurswagen von Stuttgart über Calw nach Wildbad

Die so genannte Königskurve verband in Brötzingen Nagoldtal- und Enzbahn zu einem Gleisdreieck, sodass ohne Benutzung badischen Gebietes eine direkte Verbindung von Stuttgart auf der «Württembergischen Schwarzwaldbahn» über Calw und auf der Nagoldtalbahn nach Wildbad möglich war. Die Reste der Kurve kann der aufmerksame Fahrgast zwischen den Stationen Brötzingen-Mitte und Brötzingen-Sandweg heute noch erkennen.

Im Jahr 1914 fuhr an Sonntagen von Mai bis Mitte September der Zug 854 von Stuttgart über Calw, Liebenzell nach Wildbad – ein württembergischer Bäderzug. Außer an den genannten Stationen hielt dieser Zug nur in Zuffenhausen, Leonberg und Neuenbürg. Der direkte Weg über Mühlacker – aber durch das badische «Ausland» – ist mit 82 Kilometern deutlich kürzer und war auch fast eine halbe Stunde schneller.

Vor dem Bahnbau verband Stuttgart und Wildbad nur eine Postkutschenreise mit einer Fahrtdauer von ca. 9,5 Stunden. Nach dem Bau der Bahnlinie Stutt-

gart-Mühlacker gab es von Mühlacker Postkutschen-Anschluss nach Wildbad mit einer Fahrzeit Stuttgart-Wildbad von nur noch 6 Stunden 50 Minuten. Als die Bahnlinie Mühlacker-Pforzheim 1863 fertiggestellt war, konnte die Reisezeit nochmals um über eine Stunde verkürzt werden.

Der erste Fahrplan der Enzbahn zwischen Pforzheim und Wildbad von 1868 sah vier Personenzüge, einen beschleunigten Zug und einen gemischten Zug (Güterzug mit Personenbeförderung) je Richtung vor, d.h. insgesamt zwölf Züge. Die kürzeste Fahrzeit von Stuttgart betrug nun nur noch 2 Stunden 25 Minuten. Bis zum heutigen Tage wurden die Fahrzeiten immer weiter verkürzt. Mit Intercity oder Interregio-Express und Stadtbahn ist man heute von Stuttgart nach Bad Wildbad-Kurpark nur noch 1 Stunde 20 Minuten unterwegs.

Doch während für diese letzte Halbierung der Fahrzeit von 1868 bis 1991 (Bau der Schnellfahrstrecke Stuttgart-Mannheim) über 120 Jahre notwendig waren, revolutionierte im 19. Jahrhundert die Eisenbahn das Reisen; gegenüber der Postkutsche war die Bahn viermal schneller und ermöglichte jetzt Tagesausflüge, wofür zuvor noch mehrtägige beschwerliche Postkutschenfahrten nötig waren. Kostete die Postkutschenfahrt von Stuttgart nach Wildbad 1862 noch 2 Gulden 38 Kreuzer, so war die billigste Bahnfahrt 3. Klasse 1868 schon für 1 Gulden 30 Kreuzer zu haben.

Seit 1869 waren im Winterfahrplan nur vier Züge je Richtung verzeichnet, in der Bädersaison von Juni



Im Bahnhof von Bad Wildbad warten zwei moderne Stadtbahnzüge. Mit ihnen hat auf der Enztalbahn eine neue Epoche im öffentlichen Personennahverkehr begonnen.



Das ehemalige König-Karls-Bad in Wildbad, heute «Haus des Gastes».

bis Mitte September wurde die Zugzahl jedoch um 50 % erhöht. Bis Sommer 1912 stiegen die Zugfahrten auf sechs Schnell-, 21 Personen- und sechs Güterzüge täglich an. Zusätzlichen Spätverkehr auf der Enzbahn gab es auch immer an den Tagen der Großen Enzpromenade-Beleuchtung.

1920 wurde die Deutsche Reichsbahn gegründet. Die Staatsbahnen Badens und Württembergs und ihre Eifersüchteleien gehörten der Vergangenheit an. Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurde der Bäderschnellzug Stuttgart–Calw–Wildbad nicht wieder eingeführt, dafür gab es einen Sonntags-Ausflugszug Stuttgart–Wildbad auf direktem Weg über Mühlacker. Für das Jahr 1925 sind 3000 tägliche Pendler von den Bahnstationen im Enztal zum Oberzentrum Pforzheim bekannt – zum Vergleich werden seit Inbetriebnahme der Stadtbahn ca. 2.000 Fahrgäste pro Tag registriert.

Im Zweiten Weltkrieg blieb die Enzbahn außerhalb Pforzheims von Kriegsschäden verschont. Nach der Kapitulation verlief die Grenze zwischen französischer und amerikanischer Zone zwischen Brötzingen und Birkenfeld und war zunächst zu einer fast unüberwindlichen Hürde geworden: 1946

verkehrten gerade mal zwei Zugpaare zwischen Pforzheim und Wildbad, 1953 war mit zwölf Zugpaaren der Vorkriegsstand fast wieder erreicht und 1962 zeugen elf Züge und zwölf Busse je Richtung von der aufkommenden Konkurrenz der Straße.

Kurswagen von Stuttgart nach Wildbad wurden erstmals 1873 angeboten. Seit 1910 gab es im Sommerhalbjahr Kurswagen sogar von Berlin mit einer Fahrzeit von etwa zwölf Stunden. Heute dauert die Fahrt nur noch sechseinhalb Stunden – allerdings mit zwei- oder dreimaligem Umsteigen. Nach dem Zweiten Weltkrieg entfiel der Kurswagen von Berlin, dafür wurden Kurswagenläufe von Dortmund–Frankfurt und Hannover–Kassel eingerichtet. Der letzte Kurswagen verkehrte am 27. Mai 1995 von Dortmund nach Bad Wildbad und zurück nach Emden im InterRegio 2213/2212.

Eine moderne Stadtbahn zum 135-jährigen Bestehen der Enzbahn

Nachdem absehbar war, dass zur Entlastung der Innenstadt Wildbads vom Individualverkehr ein Tunnel für den Autoverkehr gebaut würde, befasste sich der Fahrgastverband PRO BAHN Nord-schwarzwald seit 1989 mit der Idee einer elektrischen Stadtbahn zwischen Pforzheim und Wildbad mit Verlängerung der Bahnlinie durch die König-Karl-Straße bis zum Kurpark.

Nach dem Bau des Straßentunnels und der erfolgreichen Stadtbahn-Eröffnung Karlsruhe–Bretten wurde von der Albtalverkehrsgesellschaft (AVG) aus Karlsruhe 1995 ein Weißbuch zur möglichen Umstellung der Bahnlinie auf Stadtbahn-Betrieb samt Verlängerung bis zum Kurpark vorgestellt. Auf dieser Basis wurde eine «Standardisierte Bewertung» über die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der notwendigen Investitionen durchgeführt, die ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Stadtbahn erbrachte. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) rechnete das Gutachten Ende 1996 nach und kam bei Änderung einiger Parameter auf einen positiven Nutzen.

Daraufhin wurde das offizielle Gutachten nochmals überarbeitet, und man gelangte dann gleichfalls auf einen positiven Wert. Während der Enzkreis und der Landkreis Calw für die elektrische Enzbahn plädierten, waren in Pforzheim aber nach wie vor Bremser in der Stadtverwaltung und bei den Verkehrsunternehmen tätig, die eine Stadtbahn verhindern wollten, aus Angst vor Konkurrenz zum städtischen Busverkehr. Nach langen Verhandlungen mit dem Landes-Verkehrsministerium als Zuwendungsgeber konnten Ende 1999/Anfang 2000 die notwen-

digen Beschlüsse in den Kreis- und Stadtparlamenten für den Stadtbahn-Ausbau getroffen werden.

Nachdem diese Probleme geklärt waren, tauchten unvermittelt in Bad Wildbad neue Gegner der Stadtbahn auf: Anwohner fühlten sich nicht ausreichend informiert über die Pläne zur Verlängerung bis zum Kurpark und konnten sich eine Streckenführung auf der schmalen König-Karl-Straße nicht vorstellen. Es wurde sogar eine Petition gegen die Ausbaupläne im Landtag eingereicht, die jedoch abgewiesen wurde. Dann fiel der Startschuss für den Umbau am 28. Februar 2001.

Und so konnte planmäßig am 14. Dezember 2002 die Stadtbahnlinie S 6 Pforzheim–Bad Wildbad-Bahnhof eingeweiht werden. Bei den Bauarbeiten für die Verlängerung bis zum Kurpark ergaben sich durch den strengen Winter Verzögerungen, sodass die Inbetriebnahme auf den Herbst 2003 verschoben werden musste. Während der Bau der Enzbahn vor 135 Jahren 7,6 Mio. Mark kostete, waren für den Ausbau zur elektrischen Stadtbahn in den Jahren 2001–2003 rund 27 Mio. EUR aufzuwenden. 26 Stadtbahnen pro Tag und Richtung bis Mitternacht bieten ein noch nie gesehenes Fahrplanangebot, – in den ersten Wochen haben sich die Fahrgastzahlen schon verdoppelt. Zwischen Hauptbahnhof Pforzheim und Bad Wildbad wurden zu den bestehenden sieben Bahnhöfen zusätzlich zwölf Haltepunkte gebaut. Für den Ausflugs- und Freizeitverkehr von besonderem Interesse sind hierbei die Haltepunkte Neuenbürg-Freibad, Eyachbrücke und Rotenbach.

1868 wurde die Bahnlinie nicht mit einem Fest eingeweiht, worüber man in Wildbad lange verärgert war. Zum Ausgleich dafür feierte man bei der Stadtbahn umso mehr: Mit dem «längsten Weihnachtsmarkt der Welt» entlang der Bahnlinie während der Einweihung im Dezember 2002 (Eröffnung bis zum Bahnhof) und den Festveranstaltungen zur Verlängerung bis zum Kurpark im Herbst 2003 fanden und finden gleich zwei Feiern statt. Die Prophezeiung von Oscar Fraas 1880, der Bahnhof Wildbad bleibt wohl für alle Zeiten Endstation, denn in den Schluchten oberhalb Wildbads hört die Welt für Eisenbahnen auf, stimmt nun nicht mehr.

Der Nordschwarzwald – ein Mittelgebirge aus Buntsandstein und Granit

Begleiten Sie uns nun auf eine Reise mit der Stadtbahn, die umsteigefrei sowohl aus dem Raum Stuttgart von Bietigheim über Mühlacker als auch von Karlsruhe ins Enztal fährt.

Pforzheim, Ausgangspunkt unserer Wanderung zunächst mit der Stadtbahn, gilt als eine der «Pforten



Dieser aus Holz geschnitzte Flößer steht auf den Stämmen, die er noch mit den aus jungen Tannen gedrehten Wieden zusammenbinden muss.

zum Schwarzwald». Hier fahren einige Stadtbahnen noch heute am ehemaligen württembergischen Bahnhof ab. Davon zeugen noch die Angaben für die Gleise 103 und 104. Von 280 Höhenmetern steigt die Bahnlinie bis Wildbad Bahnhof auf 423,5 Metern an. Die größte Steigung (1:80) findet sich auf dem Abschnitt Calmbach–Wildbad. Auf der Anreise dringen wir, immer entlang der von einem Galeriewald begleiteten Enz und ihrer Wiesenaue, in den Nordschwarzwald vor.

Dieser Teil des Mittelgebirges wird vom nach Norden immer mächtiger werdenden Buntsandstein aufgebaut, der zu Beginn der Trias vor etwa 250 Mio. Jahren gebildet wurde. Der schöne rote Farbton stammt von Eisenoxiden. Als beliebter Baustein findet er sich an zahlreichen kleinen Brücken, an Burgen, Kirchen, Klöstern, Bildstöcken und Bahnhofsgebäuden. Er fand Verwendung für Stadtmauern und -tore, Straßenpflaster und vieles andere mehr. Daher wird der mittlere geröllfreie Bereich des Buntsandsteins auch «Bausandstein» genannt.

Der darunter liegende Grundgebirgssockel aus Granit und Gneis erstreckt sich von der Löffinger Gegend in östlicher Richtung bis etwa nach Bad Lie-

benzell und kommt im Raum Bad Wildbad als sogenannter «Wildbadgranit» zu Tage, beispielsweise an der neuen Stadtbahn-Haltestelle Bad Wildbad-Nord. Dem Grundgebirge entstammt auch eine der wichtigsten Naturerscheinungen dieses Gebiets: die Therme von Bad Wildbad. Über dem Buntsandstein liegt der Muschelkalk, der nördlich von Pforzheim und östlich von Nagold und Würm die Oberfläche bestimmt.

Überformt wurde die Landschaft von den «jüngsten» erdgeschichtlichen Ereignissen: von vier Eiszeiten während der letzten 2 Mio. Jahre. Dabei erfolgte im Nordschwarzwald, mit Ausnahme der Hornsgründe, wohl keine flächige Vereisung wie im höheren Südschwarzwald, sondern es bildeten sich, vor allem in den von den Kammlagen nach Norden und Nordosten ausgerichteten Tälchen und Mulden in den Steilhängen, kleinere Gletscher aus, die Kare einkerbten und Moränen vor sich herschoben – etwa 150 im Nordschwarzwald. So konnten sich viele heute noch erhaltene Seen ausbilden, beispielsweise Wildsee (Naturschutzgebiet NSG), Glaswaldsee (NSG), Schurmsee (NSG), Herrenwieser See oder, als bekanntester, der Mummelsee. Einige dieser Seen sind verlandet und beherbergen Moore, so der Wild-

see bei Kaltenbronn, ein beliebtes, mit der Sommerbergbahn gut zu erreichendes Ausflugsziel. In der Nacheiszeit bildeten sich auf den Höhen großflächige Vermoorungen, die Missen.

Nagold und Enz und ihre Zuflüsse haben die Buntsandsteinplatte – dieser Landschaftsraum wird auch als Enz-Nagold-Höhen bezeichnet – durchschnitten und diesen Teil des Nordschwarzwaldes geformt. Über hundert Kilometer lang ist die Enz. Ihr Ursprung befindet sich in Gompelscheuer bei Enzklösterle, wo Kaltenbach und Poppelbach, aus den alten Floßseen kommend, zusammenfließen. Bis nach Calmbach heißt sie Große Enz. Dort vereinigt sie die Kleine Enz. Auf ihrem 49 km langen Lauf bis zur Einmündung von Nagold und Würm in Pforzheim fließt sie vorwiegend im Buntsandstein. In Pforzheim verlässt der Fluss den Buntsandstein und windet sich durch den Muschelkalk bis zu seiner Mündung in den Neckar bei Besigheim.

*Flößer lassen «Holländer» reisen,
Köhler und Glasmacher verwüsten den Wald*

Die Stadtbahn fährt einem Fluß entlang, der einst allergrößte Bedeutung für die Entwicklung dieses

STUTTGART



**STUTTGART
CANNSTATTER
VOLKSFEST**
27.9. - 12.10.



**STUTTGARTER
WEIHNACHTSMARKT**
28.11. - 23.12.



**STUTTGARTER
FRÜHLINGSFEST**
19.4. - 11.5.



**Hamburger
Fischmarkt**
3.7 - 13.7.

In Stuttgart geht's rund 2003



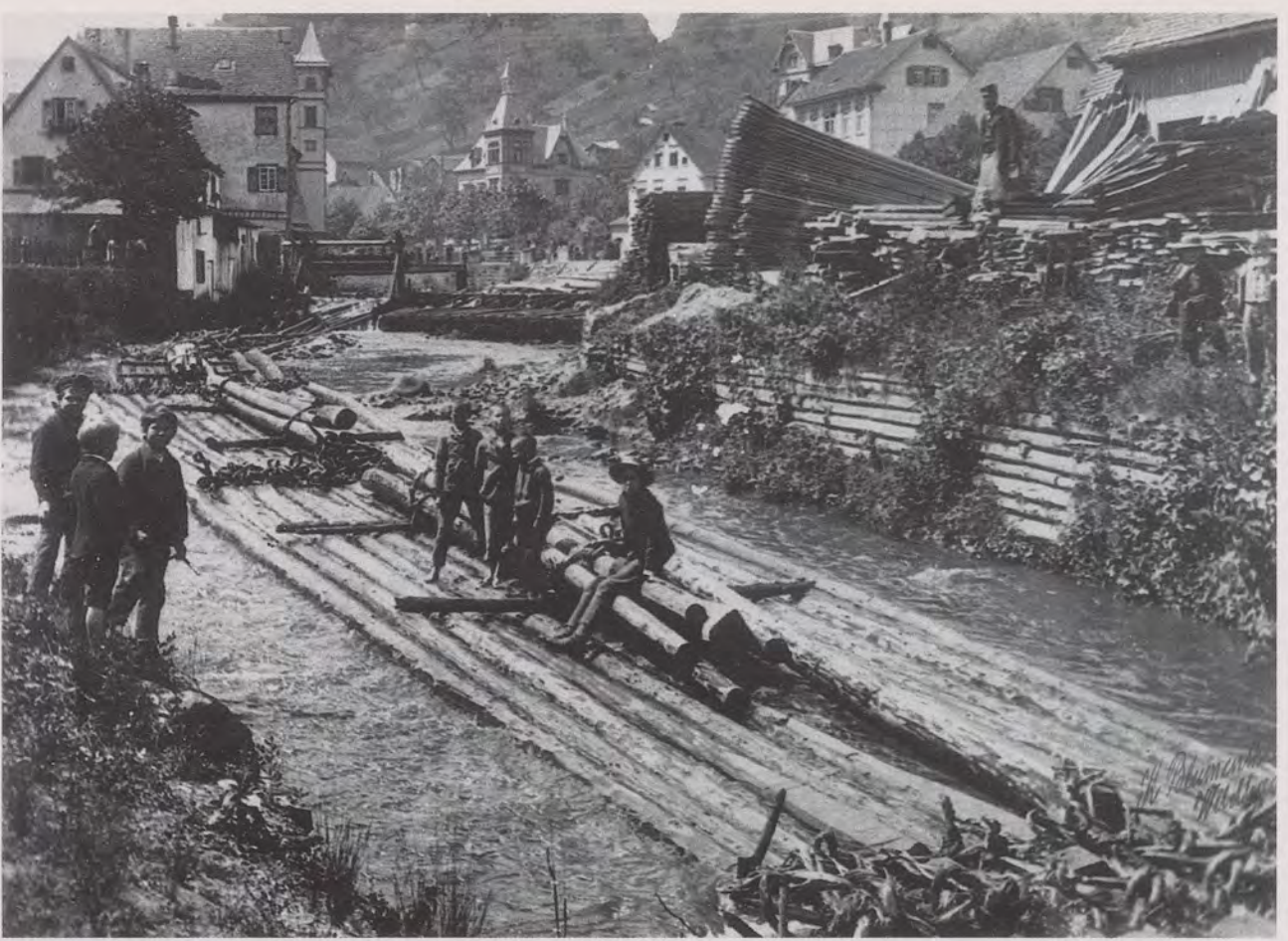
**STUTTGARTER
WEINDORF**
27.8. - 7.9.



VMS
Versorgungsmärkte und Marktveranstaltungen
der Landeshauptstadt Stuttgart
Langwiesenweg 30 • 70327 Stuttgart • www.vms-stuttgart.de



SOMMERFEST
7.8. - 10.8.



Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat der Fotograf Karl Blumenthal mit seinem Apparat die Flößer begleitet. Hier passiert ein noch recht schmales Floß die Stadt Wildbad. Die Buben machen sich einen Spaß, ein Stück mitzufahren.

Gebiets hatte, hinein in einen nicht nur geologisch, mineralogisch und erdgeschichtlich sehr abwechslungsreichen Naturraum, sondern auch in ein Waldgebiet mit einer bewegten Geschichte. Und wer meint, der Wald habe schon immer so ausgesehen wie heute, der irrt gewaltig.

Der Wald beherrscht heute fast drei Viertel der Fläche und besteht zu beinahe 87 Prozent aus Nadelholzarten – besonders Fichte, gefolgt von Tanne und Kiefer. Der Rest setzt sich aus Buche, Eiche und anderen Laubholzarten zusammen. Erst während der letzten 150 bis 200 Jahre entwickelte der Wald sich so als Ergebnis einer planmäßigen Aufforstung und Bewirtschaftung. Bis vor etwa 1500 Jahren, vor den Eingriffen des Menschen, wuchs in niederen Lagen ein Wald aus Buchen und Eichen. Buchen und Tannen bestimmten die höheren Lagen, die Fichte hatte einen Anteil von nur drei Prozent. Die Wasserläufe begleiteten Ulmen-Eschen-Ahorn-Wälder. Dies wissen wir aus vegetationsgeschichtlichen Untersuchungen, die unter Professor Burkhard Frenzel von der Universität Hohenheim durchgeführt wurden.

Wie haben die Menschen hier in den Wald eingegriffen? Vorab gesagt: gewaltig, bis zu seiner Ver-

wüstung. Eine vermehrte Nachfrage für Bau- und Brennholz brachte riesige Holzmengen talwärts in Bewegung. Was lag näher, als das geschlagene Holz auf den Bächen und Flüssen zu transportieren. Die Flößerei im Enzgebiet setzte vermutlich schon im 12. Jahrhundert ein. Der älteste bekannte schriftliche Beleg dafür aber ist ein Vertrag vom 17. Februar 1342 zwischen Markgraf Rudolf von Baden und Graf Ulrich von Württemberg auf Veranlassung der freien Reichsstadt Heilbronn am Neckar. Dieser regelt, dass auf Enz, ihren Zuflüssen Nagold und Würm, sowie auf dem Neckar von Besigheim bis nach Heilbronn *auf ewig unbehindert* Holz geflösst werden darf.

Geflösst wurden kleine Stämme, Äste und Scheiterholz – die Scheiterholztrift oder Wildflößerei. Dieses Material diente der Brennholzversorgung oder der Belieferung von Eisenhütten. Die langen Stämme, das Bauholz für die Städte und den Schiffsbau, wurden als gebundene Flöße hauptsächlich auf Kinzig, Murg, Nagold und Enz geflösst, – die Langholzflößerei. Hierzu mussten Bäche und Flüsse umgestaltet und begradigt, das Flussbett von Hindernissen befreit und Uferböschungen streckenweise mit Holz eingefasst werden. Um wasserarme

Zeiten überbrücken zu können, wurden in dichter Abfolge Schwell- oder Floßweiher, Klausen und Wasserstuben angelegt. An Nagold und Enz zählte man allein 75 davon.

Eine erste Bau- und Wasserordnung für Große und Kleine Enz und Eyach wurde unter Herzog Ludwig 1588 erlassen, welche die Unterhaltung der Flüsse für die Flößerei regelt. Als Reste dieser Maßnahmen, heute vielfach Kulturdenkmale, finden wir noch den Poppelsee und den Kaltenbachsee nahe Besenfeld, andere Relikte bei der Säge in Gompelscheuer, in Calmbach (Böhmlersweg-Wasserstube), bei Höfen und bei Neuenbürg, teilweise von der Landesforstverwaltung getreu restauriert. Dem Ausbau der Flüsse zu Floßstrecken folgten die Siedlungen. Aus Unterkünten für Waldarbeiter und Flößern entwickelten sich Sprollenhaus, Gompelscheuer oder Poppeltal, Holzhandelsgesellschaften ließen sich nieder, Sägewerke entstanden.

Die wachsende Bevölkerung, zunehmender Wohlstand, Bauaktivitäten der Landesfürsten und die Holzgier der Holländer vermehrten die Nachfrage nach Baumstämmen. Seit sich Holland Mitte des 17. Jahrhunderts zur Welthandels- und Seemacht entwickelte, wurden dort für den Städte- und Schiffsbau riesige Holzmengen benötigt. So gingen auch die bis 30 m langen Starkholzstämmen, die so genannten «Holländer», auf Reisen, zu fast 280 m langen «Gestören» zusammengebunden.

Das 18. Jahrhundert brachte dann die größten Veränderungen dieses Waldlandes, denn auch der Landesherr, Herzog Karl Eugen von Württemberg, benötigte für seine teure Hofhaltung Holz und Erlöse aus dem Holzverkauf. Die befristeten Verträge für den Holzeinschlag, Akkorde genannt, wurden immer weiter verlängert, die rücksichtslosen Kahlhiebe wanderten ständig talaufwärts und kletterten die Hänge hinauf. Selbst aus den Wäldern des oberen Murgtals wurden die Stämme über Schleif- und Schlittwege, eine gewisse Zeit lang sogar über einen Aufzug, die «Huzenbacher Maschine», über elf Stationen und unter Überwindung von 350 Höhenmetern hierher geschafft, da württembergisches Holz nicht auf der Murg ins Badische geflösst werden sollte! Bevorzugte Objekte waren die mächtigen Tannen, Fichten und Kiefern, aber auch damals bis in die Kammlagen vordringende Buchen und Eichen, die in Holland besonders gefragt waren.

Oswald Schoch, der in drei Beiträgen in der «Schwäbischen Heimat» (2/3/4/1983) detailliert über Flößerei und Waldgewerbe im Nordschwarzwald berichtet, schreibt: *Durch die Willkür der Landesherrn setzte in dem bisher stillen Nordschwarzwald eine stürmische und alles verändernde Zeit ein. (...) der Rum-*

mel begann im Oberforst Neuenbürg (...). Er spricht vom *Ausschlachten* der üppigen Wälder um Neuenbürg, Altensteig und Freudenstadt durch die ausgedehnten Holzhiebe der *Holz-Kampagne*.

Die weniger guten Bäume wurden an die bis zu 30 Sägereien im Enztal als Bauholz, ferner als Brennholz verkauft oder gelangten zur Herstellung von Holzkohle in die besonders im oberen Enztal sich mächtig entwickelnden Köhlereien. Hunderte von Köhler gab es zu jener Zeit dort, die in Meilern verschweltes Holz von Nadelbäumen, Eichen, Birken und besonders Buchen an die Erzhütten und in die Städte verkauften. Flurnamen wie Kohlhütte oder Kohlwald weisen auf dieses Waldgewerbe hin.

An Fichten und Kiefern wurde von «Harzern» Harz gesammelt und zu Pech, Abdichtmaterial, Lacken, Firnis und Kienruß verarbeitet. Flurnamen wie Harzwald oder Harzhütte rühren daher. Wer sich für die Arbeit dieser alten Gewerbe interessiert, kann heute in Enzklösterle Köhlerei und Rußhütte besuchen. Dort, wo der Abtransport von Holz unmöglich war, wurden Glashütten errichtet, das holzfressendste und waldverwüstendste Gewerbe



Mit Kindern unterwegs

Neu

Ein Stadtbummel für Klein und Groß – mit tollen Tipps für drinnen und draußen

Die Stuttgarter Innenstadt ist viel mehr als nur ein Einkaufsparadies. Museen laden Kinder zum Basteln und Spielen, zum genauen Hinsehen und Aktiv werden ein. Mitmachen ist angesagt – das lassen sich die Kids nicht zweimal sagen! Erst recht in der Umgebung Stuttgarts gibt es bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit viel zu entdecken. Die vierte, komplett überarbeitete Auflage wurde erstmals mit Farbfotos versehen.

Blessing, In Stuttgart und Umgebung
€ 12,80 ISBN 3-87230-586-7



Mit Kindern unterwegs
Blessing
In Stuttgart und Umgebung
Fleischhauer & Spohn

Gern senden wir Ihnen unseren Gesamtprospekt.
Tel.: 0 71 42/5 96-1 61, Fax -2 80
E-Mail: info@verlag-fleischhauer.de
Internet: www.verlag-fleischhauer.de

Spaß und Action
für Klein und Groß
Fleischhauer & Spohn Verlag



Silcher-Museum

des Schwäbischen Sängerbundes

71384 Weinstadt-Schnait
Silcherstraße 49
Telefon 071 51/65230
Telefax 071 51/65305
Mitte Februar bis Mitte November
Di, Mi, Fr-So: 10-12, 14-17 Uhr
Bei größeren Gruppen
Anmeldung erforderlich!
Informationsprospekt erhältlich.

der Glasmacher. Um ein Kilogramm «grünes Waldglas» zu erzeugen, waren nämlich etwa zwei Raummeter Holz nötig. Für Pottasche als wichtigem Bestandteil für die Glasschmelze, aber auch für die Seifensiederei, zum Bleichen oder als Dünger musste Holz völlig verbrannt werden, um fünf Prozent Asche zu gewinnen. Die Bezeichnungen Aschenplatz oder Glaswald erinnern daran. Innerhalb weniger Jahrzehnte fielen der Köhlerei, der Glas- und Ascheherstellung riesige Waldflächen zum Opfer.

In anderen Waldungen weidete wieder das Vieh. Die Weideflächen wurden zur Auffrischung des Grasbewuchses sogar abgeflämt, bekannt als «Weidbrennen». Auch Nadel- und Laubstreu, Heidekraut, Waldgräser, Farne und Moose, Zapfen und Beeren wurden geerntet und dem Waldökosystem entnommen.

Kurzum: Der Wald war am Ende. 1767 bereits musste das Holzfällen z.B. am Kniebis wegen Holz-mangel eingestellt werden. Geschichtliche Quellen und vegetationsgeschichtliche Untersuchungsergebnisse an Ablagerungen der Moore und Missen weisen auf eine beinahe vollständige Ausrottung des Waldes hin, dessen Höhepunkt Mitte des 19. Jahrhunderts erreicht wurde. Dies führte zu einer Veränderung der Pflanzenwelt und des Waldbilds. Anstelle der Buchen-Tannen-Mischwälder mit Eiche traten zunehmend Fichte und Kiefer, die als Lichtkeimer auf den verwüsteten und verbuschten Flächen durch natürliche Aussamung und Auspflanzung im Vorteil waren. Vielfach wurde durch Streunutzung, durch das Herausschaffen von Nährstoffen aus dem Waldboden und durch die Waldweide die Entwicklung zur Staunässe gefördert, wovon die Torfmoose profitierten, was zur Bildung der Missen führte. Nur «miss»-gebildete, krüppelwüchsige Bäume können hier gedeihen.

Dass ein freilich andersartiger Wald wieder nachwachsen konnte, war auch anderen Entwicklungen zu verdanken: Die Regierung untersagte Waldweide, Streunutzung und Harzerei und erließ ein Gebot zur Aufforstung in Verbindung mit einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung. Eine aufgrund der eingetretenen Holzknappheit verarmte Bevölkerung war in ihrer Existenz bedroht und wanderte bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts teilweise nach Amerika aus. Mit der Nutzung der Steinkohle entdeckte man eine neue Energiequelle, und die Erfindung der Dampfmaschine führte schließlich 1868 die Dampflokomotive ins Enztal, die zunehmend den Holztransport übernahm. Um 1910 fuhr das letzte Floß von Gompelscheuer nach Mannheim. Der alte Ruf «Joggele sperr», das Kommando zum Bremsen, verstummte für immer. 1902 transportierten die

Güterzüge auf der Enzbahn bereits 85000 to Holz talwärts, wie die alte Oberamtsbeschreibung berichtet.

Unzählige Wandermöglichkeiten ergeben sich von der Enzbahn aus

Nach etwas mehr als einer halben Stunde Fahrt ist von Pforzheim das seit 1992 mit dem Prädikat «Bad» versehene Wildbad erreicht. Wir lernen diese alte Badestadt entweder vom in neuem Glanz erscheinenden alten Bahnhof, von der neuen Station Uhlandbrücke/Bergbahn oder der Endstation Kurpark aus kennen, sei es bei einem gesonderten Besuch, einem Badeaufenthalt oder auf einem kurzen Rundgang vor der Talfahrt mit dem Rad oder bei unserer Wanderung enzabwärts. Der Nordschwarzwald ist schon seit Anfang des letzten Jahrhunderts ein bevorzugtes Wandergebiet. Grundlage ist das vorbildliche Netz von Wanderwegen, das der Schwarzwaldverein angelegt hat. In Pforzheim haben die zentralen Routen ihren Anfang: Ostweg, Mittelweg und Westweg. Selbst heute noch kann der



Das prunkvolle Wildbader Graf-Eberhards-Bad, heute Palais Thermal genannt. Der rote Sandstein ist gebietstypisch.

Dieses Terracotta-Relief am Graf-Eberhards-Bad zeigt den württembergischen Grafen Eberhard der Greiner auf der Flucht vor den Schleglern, einem Ritterbund.



Schwarzwaldführer von Julius Wais aus dem Jahr 1909, herausgegeben vom Württembergischen Schwarzwaldverein, eine brauchbare Grundlage sein.

Damals blieb gar nichts anderes übrig, als von den Bahnhöfen aus die Wanderungen zu unternehmen. Der zunehmende Individualverkehr der letzten 40 Jahre ließ die Bahnen unbedeutend werden. Im Laufe der Jahre sanken die Fahrgastzahlen der Enzbahn wie auf vielen anderen Stichstrecken immer weiter ab, eine Stilllegung war nicht ausgeschlossen. Andererseits zeigte die Albtalbahn als elektrische Stadtbahn zwischen Bad Herrenalb und Karlsruhe mit mehreren tausend Fahrgästen täglich eine erfolgreiche Alternative zum DB-Betrieb mit langsamen Zügen bzw. Triebwagen auf – auch für den Ausflugsverkehr! Mit der nun reaktivierten Enzbahn, der neuen Stadtbahn auf der Murgtalstrecke bis nach Freudenstadt, mit der demnächst zu modernisierenden Nagoldtalbahn und in Verbindung mit vielen zusätzlichen Haltepunkten entstehen neue Wandermöglichkeiten, entlang der Bahnen von Station zu Station oder über die Höhenzüge des Schwarzwaldes von einer Bahn zur anderen.

Einige Vorschläge seien hier genannt: nach einer Beschreibung von Julius Wais von Neuenbürg über Bad Herrenalb nach Bad Wildbad, von Bad Wildbad nach Gernsbach oder Forbach zur Murgtalbahn oder über Dobel nach Bad Herrenalb zur Albtalbahn, von Bad Wildbad, Calmbach oder Neuenbürg aus zur Nagoldtalbahn nach Bad Liebenzell oder Calw. Bad

Wildbad selbst ist ein guter Ausgangspunkt für Spaziergänge und Wanderungen nach Kaltenbronn oder Enzklösterle. Die in diesem Beitrag beschriebene Wanderung ist als Radwanderung auf dem Enztal-Radweg gedacht. Von hier aus ist nach 30 Kilometern Radfahrt das Ziel erreicht. Der Fuß-Wanderer wird wohl verschiedene Streckenabschnitte auswählen, von einem Haltepunkt zum anderen, oder je nach Kondition, Lust und Laune einzelne Etappen mit der Stadtbahn «überspringen». Ein Blick auf Wanderkarte und Fahrplan wird eine Fülle von Variationen aufzeigen. Übrigens führt der Enztal-Radweg auf 115 km Länge vom Ursprung bis zur Mündung der Enz auf den Spuren der Enztalflößer. Er ist in zwei Tagen zu bewältigen.

*Aus dem fürstlichen «wyltbad»
wird das moderne Staatsbad Bad Wildbad*

Das Tal der Großen Enz bietet dem eingezwängten Städtchen Raum für nur zwei enge Straßen: die König-Karl-Straße mit den Schienen für die neue Stadtbahn links des Flusses und die Wilhelmstraße nach der Häuserzeile rechts davon. Nördlich erhebt sich der besonnte Hausberg, der von der 1908 eröffneten 756 Meter langen Standseilbahn bequem erschlossene 417 m höher gelegene Sommerberg, ein Buntsandsteinrücken zwischen Brotenaubach – ein Zufluss zur Eyach – und Großer Enz. Die siebenminütige Fahrt mit der Bergbahn erschließt ein weites, großartiges Wandergebiet. Auf der gegenüberlie-

genden Talseite erstreckt sich der Meistern (714 m), ein mehr als zehn Kilometer langer Rücken zwischen Großer und Kleiner Enz, der bei Calmbach als «Meisternkopf» abschließt. Seit 1996 wird der Durchgangsverkehr durch den «Meisterntunnel» geführt.

Wildbad, der bedeutendste Ort im oberen Enztal, wurde 1345 erstmals genannt, als die Grafen von Württemberg in diese Gegend durch Erbschaft, Eroberung oder Kauf in einer Zeit ständiger Fehden expandierten. Aber schon zu Beginn des 12. Jahrhunderts war neben den natürlich, also «wild» austretenden Quellen bereits ein zwölf Meter tiefer Schacht zur Förderung des Thermalwassers angelegt, der 1904 unter der Straßendecke vor dem König-Karls-Bad entdeckt wurde und als «Urquell» bezeichnet wird. Fünf von vielen niedergebrachten Bohrungen – die tiefste reicht bis 200 m hinab – liefern das Heilwasser mit einer Wärme von bis zu 40 Grad. Zwischen 1308 und 1345 war schon ein erstes Badehaus über den Quellen, die aus den quer durch das Enztal in Ost-West-Richtung verlaufenden Spalten des Urgesteins austreten, erbaut.

Einer der berühmtesten Gäste jener Zeit war der württembergische Graf Eberhard der Greiner. Ihn wollten die Grafen von Eberstein und ihre Verbündeten, wohl weil ihnen die Württemberger zu mächtig geworden waren, 1367 überfallen. Graf Eberhard soll von einem armen Mann noch rechtzeitig gewarnt und bei Nacht auf die Burg Zavelstein gebracht worden sein. Aus Enttäuschung, den Grafen nicht gefasst zu haben, brannten die so genannten «Schlegler» den Badeort nieder. Der Graf lässt später Quellbereich und Siedlung neu aufbauen, mit Mauer und Toren umgeben und «Wiltpad» zur Stadt erheben. Aus dem Überfall entwickelten sich über mehrere Jahre hinweg gerichtliche, diplomatische und kriegerische Auseinandersetzungen, aus denen schließlich die Württemberger gestärkt hervorgingen.

Ludwig Uhland schildert in einer langen Ballade den «Überfall im Wildbad»: *In schönen Sommertagen, wann lau die Lüfte wehn,/ Die Wälder lustig grünen, die Gärten blühend stehn,/ da ritt aus Stuttgarts Toren ein Held von stolzer Art,/ Graf Eberhard der Greiner, der alte Rauschebart. (...) Ins Wildbad will er reiten, wo heiß ein Quell entspringt,/ der Sieche heilt und kräftigt, der Greise wieder jünger.* Szenen dieses Ereignisses sind auf geschnitzten Tafeln im Sitzungssaal des Rathauses, bis 1922 das alte Hotel zum Löwen, zu sehen.

Der rege Besuch des Bades führte bald zur Erweiterung dieses ummauerten Bezirks und zur Entstehung der unteren und oberen Vorstadt. Doch immer wieder zerstörten Brände oder Überschwemmungen die Stadt, aber die württembergischen Herrscher



Hier mündet die 19 Kilometer lange Eyach in die Enz. Auch auf diesem Bach wurden früher Stämme gefloßt. Hier wurde die Stadtbahn-Haltestelle «Eyachbrücke» eingerichtet.

ließen sie nie im Stich. Nach dem Stadtbrand von 1464 ordnete Graf Eberhard V. an, das Bad wieder aufzubauen. Nach dem Brand von 1742 ließ Herzog Karl Eugen durch seinen Oberbaudirektor von Leger die Stadt in damals moderner Weise neu errichten, das Stadtbild verschönern, die Kuranlagen erweitern und die Stadtkirche von 1746–48 neu bauen.

Auch Württembergs Könige widmeten sich dem Ausbau des Bades. 1840–47 entstand nach Abbruch der alten Badehäuser nach Plänen des Hofbaumeisters von Thouret unter König Wilhelm I. das «Große Badgebäude» mit der maurischen Halle und dem Lichthof nach Vorbildern der Alhambra, 1995 nach mehrjähriger Umbauzeit als Palais Thermal wiedereröffnet. Zutreffend lautet die Werbung von heute: *Einst königlicher Badetempel, jetzt fürstliches Erlebnis-*

bad! Die Kurplatzseite dieses Gebäudes ist als Brunnenhalle mit Granittrögen gestaltet – der Bad- oder Eberhardsbrunnen mit dem Terracotta-Relief, das den Grafen Eberhard auf der Flucht vor dem Überfall von 1367 zeigt. Dieser auch Graf-Eberhards-Bad genannte Badepalast rückte Wildbad in die erste Reihe der deutschen Badeorte.

Glanzzeit und architektonischen Aufschwung erlebte die Stadt von Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts. Zahlreiche europäische Fürsten, selbst Zar Alexander II. von Russland und Prinz Wilhelm von Preußen, der spätere deutsche Kaiser, weilten hier zur Kur. Der Arzt und Dichter Justinus Kerner war von 1811 bis 1812 Badearzt und verfasste während dieser Zeit seine Schrift «Das Wildbad im Königreich Württemberg». *Es ist unmöglich, das wohlthätige Gefühl zu schildern, das den kranken Körper in diesen Felsenquellen durchströmt, in diesen reinen, geschmeidigen, krystallklaren Wassern*, so Kerner. Zwei Strophen des schwäbischen Dichters aus dem Hymnus an die Wildbader Quellnymphe können wir in der Halle des gegenüberliegenden Haus des Gastes, dem ehemaligen 1882/92 erbauten König-Karls-Bad, lesen:

*Nie wird ihr Auge trübe,
Nie wird ihr Herze kalt,
stets bleibt sie jung an Liebe,
stets jung auch an Gestalt.
Die Nymphe ist's – die helle,
Die sonnenwarme Flut,
Des Wildbads heil'ge Quelle,
Die tausend Wunder thut.*

Das Neue Eberhardsbad am Hang aus Beton und Glas löste 1977 das König-Karls-Bad als Kurmittelhaus ab. Weitere historische Gebäude finden unsere Aufmerksamkeit: zwischen Eberhardsbad und Stadtkirche das ebenfalls von Thouret erbaute Badhotel aus rotem heimischem Sandstein, gegenüber das berühmte Hotel Bären, früher der «Gasthof zum König von Württemberg» – heute noch ist diese Inschrift über dem Portal zu lesen. Hier wohnte 1856 der Komponist Giacchino Rossini (1792–1868) während seiner Kur. Seit 1989 werden zur Erinnerung an ihn im Sommer die Festspiele «Rossini in Wildbad» aufgeführt. Ein weiterer Musiker suchte 1860 die heilenden Quellen auf: Friedrich Silcher. Auch das Land Baden-Württemberg ist ständig bemüht, das Staatsbad auszubauen und zu modernisieren.

Wer sich nur in Bad Wildbad aufhalten möchte, dem sei ein Spaziergang durch den Kurpark nahegelegt. Seit 1694 entwickelten sich die Enzanlagen zu einem naturnahen, ins Enztal integrierten Kurpark. Nicht zu übersehen ist der maurische Pavillon, lohnend die Trinkhalle. Ein Kleinod stellt das 1864 ent-

standene Kurtheater dar, seit 1873 in staatlichem Besitz, das 1888 zum königlichen Kurtheater avancierte und wenige Jahre später vom Architekt in Staatsdiensten Albert von Beger umgebaut wurde. Das später über eine lange Zeit verkommene Kulturdenkmal wurde vor kurzem durch aufwändige Restaurierung mit Mitteln der Stadt, des «Förderkreises Kurtheater», der Denkmalstiftung Baden-Württemberg und der Deutschen Stiftung Denkmalschutz gerettet.

*Von Bad Wildbad talwärts
immer Enz und Bahn entlang*

Der Enztalradweg bringt uns nun am Hangfuß entlang und nördlich der Bahn auf kurzer Strecke nach Calmbach, seit 1974 Stadtteil von Wildbad, *in einer anmutigen wiesenreichen Talweitung, das schönste Dorf im Bezirk*, so eine historische Beschreibung. Im Ort vereinigen sich Große und Kleine Enz, zudem mündet hier in die Kleine Enz der gleichnamige Calmbach, der im Oberen Buntsandstein (662,7 m) aus dem Moosbrunnen nordwestlich von Igelloch entspringt.

Die Kleine Enz hat ihren Ursprung im Mittleren Buntsandstein bei Oberweiler und erreicht nach 20 Kilometern Calmbach. Südöstlich davon mündet mit dem Würzbach der wichtigste Seitenbach in die Kleine Enz.

Im Quellgebiet von Calmbach und Würzbach erstrecken sich auf der Hochfläche des Oberen Buntsandsteins größere vermoorte Wälder und Müssen wie Muckenmiß, Schwarzmiß, Breitmiß oder Kohlmiß. Bereits vor 6000 Jahren setzte die Vermoorung hier ein und brachte zwei Meter mächtige Torfe zustande, die zum Teil auch abgebaut wurden. Zwei Gebiete, das «Waldmoor-Torfstich» und die «Hasel-, Brand- und Kohlmiss», sind als Naturschutzgebiete ausgewiesen.

In Calmbach, früher Mittelpunkt der Flößerei im Enztal – das Gasthaus «Anker» war der Ankerplatz für Flöße und Flößer –, war die für die Flussgebiete Nagold und Enz zuständige «württembergische Floßinspektion» angesiedelt. 1860 wird über die Calmbacher geschrieben: *Ihre Haupterwerbsquellen bestehen in Holzhandel, Holzhauen, Holzführen und Tagelohnen, eigentliche Bauren gibt es im Ort nicht*. Heute erinnert im Ort die geschnitzte Flößerfigur und das Heimat- und Flößermuseum in der Bergstraße 1 an das historische Transportwesen.

Das im Tal fast mit Calmbach zusammengewachsene Höfen – der Ort feierte 2001 sein 625-jähriges Bestehen – erreichen wir nach drei Kilometern entlang des linken Ufers der Enz. Von Osten her mün-

det hier der Forellenbach in den Fluss. Auch dieser Ort spielte früher im Holzhandel und bei der Flößerei eine große Rolle. Noch um 1850 gab es in Calmbach, Höfen und dem folgenden Neuenbürg rund 150 gewerbsmäßige Flößer.

Wenige Kilometer flussabwärts – die Hangwälder, zur Höhe hin mit Fichten, Tannen, Kiefern und Lärchen, im unteren Bereich mit Buchen, Ahorn und Eschen bestanden, ziehen sich nun bis zur schmalen als Wiesengrund ausgebildeten Talsohle hinab – mündet von links die in historischer Zeit auch floßbare 19 Kilometer lange Eyach. Hier wurde auch die Stadtbahn-Haltestelle «Eyachbrücke» eingerichtet. Das Rotwasser aus dem Wildseemoor, der Brotenaubach sowie der Dürreychbach beliefern diesen Nebenfluss. Nach kurzer Zeit nimmt die Enz den von Westen her kommenden Rotenbach auf. Diese Seitentäler mit zahlreichen wertvollen Wiesen- und Auewaldbeständen gehören seit 1995/2002 zum Naturschutzgebiet «Eyach- und Rotenbachtal» mit 223 ha Größe. Der «Untere Eiberg» ist seit 1997 Bannwald.

Links oben am Hang des Ilgenbergs (465 m) versteckt sich die Burgruine Straubenhardt, bereits seit Beginn des 17. Jahrhunderts Ruine einer Burg der Ritter von Straubenhardt. Diese Burg, von der wir heute nur Steine und einen Graben vorfinden, gegen Ende des 11. Jahrhunderts erbaut, diente wohl auch dem Schutz der benachbarten Erzgruben. Ihre Herren, die uns bereits bekannten «Schlegler», waren auch am Überfall von Wildbad beteiligt. Daher wurde sie 1367 von Graf Eberhard dem Greiner erobert.

Rotenbach, das noch heute geprägt ist von der Holzverarbeitenden Industrie, ist Bedarfshalt der Stadtbahn mit verkürzter Bahnsteiglänge – der Ausstieg ist nur an den beiden vorderen Türen der Stadtbahn möglich. Der müde Wanderer kann umsteigen! Holzverladung auf die Eisenbahn findet hier leider nicht mehr statt.

Vom alten Bergbaurevier um Neuenbürg in die Gold-, Schmuck- und Uhrenstadt Pforzheim

Wir nähern uns der alten württembergischen Oberamtsstadt Neuenbürg, in einer engen Talschlinge der Enz gelegen, die fast in sich selbst zurückläuft und an ein Muschelkalktal erinnert. Dieses im Buntsandstein liegende Tal wurde wohl in erdgeschichtlicher Zeit noch im Muschelkalk angelegt, ist aus diesem gewissermaßen geerbt. Übertagt wird das Städtchen vom Schlossberg (401 m), einem klassischen Umlaufberg, den man beim Bau der Eisenbahn mit dem 135,7 m langen Tunnel durchbohrte und dem 1967

im Zuge der Ortsumgehung der 150 m lange Straßentunnel folgte.

Im 12. Jahrhundert wurde von den Grafen von Calw die «Neue Burg» erbaut, die 1315 Graf Eberhard I. von Württemberg erwarb. In dieser Zeit kam die Stadt zusammen mit Birkenfeld, Calmbach und Wildbad an Württemberg. Seit ihrem Verfall während des 30-jährigen Kriegs blieb die Burg bis heute eine Ruine. Westlich davon auf der Höhe über der Stadt errichtete wohl Herzog Christoph 1550–1567 ein Schloss, an dem bis ins 18. Jahrhundert weitergebaut wurde. Das prächtige Tor stellte man 1658 fertig. Die Bergkuppe wurde für die Anlage des Schlossgartens abgetragen. Der berühmte württembergische Baumeister Heinrich Schickhardt war an Planungen und Ausführungen beteiligt.

Die herzogliche Familie bewohnte die Anlagen jedoch nur kurzzeitig. Nach dem vor wenigen Jahren abgeschlossenen Umbau ist hier das Staatliche Forstamt – dieses seit 1726 – und das Nordschwarzwaldmuseum – mit dem ehemaligen Bergbau als Schwerpunktthema – untergebracht. Auch Wilhelm Hauffs spannendes, 1827 veröffentlichtes Märchen über die Flößerei und das damalige Leben im Schwarzwald,



Durch dieses prunkvolle Renaissancetor gelangt man in den Hof des Neuenbürger Schlosses.

Ein wenig unterhalb des Neuenbürger Schlosses stand einmal eine Burg, die sich heute als romanische Ruine zeigt.



Das kalte Herz, spielt im neu eröffneten Schlossmuseum eine große Rolle. Kohlenmunkpeter und der Holzhauer und Flößer Holländermichel wurden in einem «begehbaren Märchen» in fünf Räumen inszeniert. In diesem Zusammenhang sei auch auf Hauffs Märchenmuseum in Baiersbronn hingewiesen. Mit dem Brand von 1783 verlor die Stadt ihre Mauern, den Stadtgraben und drei Tore. Der Bahnhof von Neuenbürg liegt abseits der Stadt, was zur Eröffnung der Bahn von den Bürgern zu Recht als Nachteil gesehen wurde. Das Gebäude erinnert vom Aufbau her an das von Wildbad, besitzt aber längst nicht den Glanz und Schmuck.

Auch Neuenbürg ist es wert, auf einem gesonderten Besuch erforscht zu werden, insbesondere was das ehemalige Revier angeht. Der heimatkundliche Lehrpfad, «Frischglückpfad» genannt, von der Stadt und vom Staatlichen Forstamt angelegt, führt vom Schloss zum Besucherbergwerk «Frischglück» (3 km). Vom neuen Haltepunkt «Neuenbürg (Württ.) Freibad» ist das alte Bergwerk auf kürzerem Weg zu erreichen.

Von dem ehemals bedeutenden Bergbau in der Umgebung von Neuenbürg, der das Städtchen zum Mittelpunkt des Bergbaureviers machte, sind heute nur bescheidene Reste sichtbar. In diesem Raum haben sich Enz, Nagold und Würm stark in die nach Norden abfallenden, hier fast 350 m mächtigen Buntsandsteinschichten eingetieft. Dabei wurden über 70 kleinere und größere Mineralgänge freigelegt. Das erkannten bereits Kelten und Römer und verhütteten diese Erze, was Funde belegen. Erst wieder

zu Beginn des 16. Jahrhunderts gibt es weitere Nachweise der Erzgewinnung. Die großen Hoffnungen, die Herzog Friedrich I. in den Bergbau im Nord-schwarzwald hatte, veranlassten ihn 1599 auch zur Gründung von Freudenstadt.

Ein umfangreicher Bergbau setzte dann im 18. Jahrhundert ein. Das Eisenwerk Pforzheim betrieb die Gruben und verhüttete das Erz, die Bodenschätze gingen auch in die Erzwerke Rotenfels im Murgtal, ins Frauenalber Werk bei Marxzell, von 1788 an auch in die Hüttenwerke von Christophstal und Friedrichstal bei Freudenstadt und Baiersbronn. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts übernahm die württembergische Regierung die Gruben samt Hüttenwerk, was die Bedeutung von Abbau und Verarbeitung belegt. König Friedrich I. veranlasste 1803 in Friedrichstal erfolgreich Versuche, Schmelzstahl zu erzeugen, der dem aus England ebenbürtig gewesen sein soll.

Von nun an erreicht der Abbau im Neuenbürger Revier seine Blüte. Für den Transport des bis zu 50 % eisenhaltigen Erzes diente der bereits Ende des 16. Jahrhunderts angelegte «Erzweg», der über Enzklösterle auf der «Erzsteige» über Besenfeld zum Hüttenwerk Friedrichstal führt. Auf ihm wurden bis zur Einstellung des Hochofenbetriebs im Jahr 1866 Hunderte von Tonnen Material transportiert. Auf diesem Weg ging das Roheisen wieder zurück ins Enztal, so zur Sensenfabrik Neuenbürg, die Hunderte von Arbeiter beschäftigte, jährlich etwa 60.000 Sensen, Sicheln und Strohmesser herstellte und bis ins Jahr 1955 produzierte. In den Gruben waren viele Arbei-

ter tätig. Sie förderten von 1725 bis 1865 im württembergischen Revier 76.410 t Erz. 1868 kam im Neuenbürger Revier der Abbau von Erz zum Erliegen, nur der von Schwer- und Flußspat reichte bis in die 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts. Heute kann sich der interessierte Tourist im Besucherbergwerk «Frischglück» über drei Sohlen in die alte Arbeitswelt der Bergleute einführen lassen.

Beenden wir diesen Exkurs in die Industriegeschichte und wandern entzaltabwärts. Nach kurzer Strecke neben der Bundesstraße zweigt beim ehemaligen Eisenbahn-Haltepunkt Engelsbrand der Radweg nach Süden in das Tal des Größelbachs in Richtung Engelsbrand und Büchenbronn ab, um kurz danach entlang des Nordhanges nach Pforzheim zu führen. Der Haltepunkt wurde im Rahmen des Ausbaus zur Stadtbahn nicht wieder eingerichtet. 1886 hielten dort erstmals Züge am *Wärterhaus 11* nur zum *Absetzen von mit Arbeiterwochenbilletten versehene Personen*. Nach der Einführung direkter Buslinien von Engelsbrand nach Pforzheim verlor der Haltepunkt stark an Bedeutung und wurde am 27. Mai 1962 aufgehoben. Übrigens bietet sich vom Aussichtsturm



Das Besucherbergwerk «Frischglück» in der Nähe von Neuenbürg ist ein Denkmal der alten Arbeitswelt im Innern der Erde. Tiefe Schächte und große Weitungen (Abbaue) faszinieren die Besucher.

der Büchenbronner Höhe (609 m) ein guter Ausblick auf die ehemaligen Bergbauhalden des Reviers Neuenbürg.

Nach sieben Kilometern erreichen wir den Haltepunkt Birkenfeld, 280 m. Der Ort liegt westlich über dem Enztal und war einst eine bedeutende Weinbaugemeinde. Hier liegt die Grenze zwischen Buntsandstein und Muschelkalk. Von nun an spürt man den von Pforzheim ausgehenden Siedlungsdruck. Die Bebauung von Tal und Hängen wird immer dichter.

Unbemerkt haben wir die ehemalige Grenze zwischen Baden und Württemberg überschritten und gelangen in das 1905 nach Pforzheim eingemeindete Brötzingen. Der Haltepunkt Brötzingen-Mitte wurde im vergangenen Jahr hundert Meter versetzt zum alten Bahnhof neu angelegt. Unter dem neuen Haltepunkt fuhr von 1901 bis 1968 die meterspurige Kleinbahn Pforzheim–Ittersbach (–Karlsruhe) durch. Seit 1911 wurde hier, zusammen mit der Straßenbahn, elektrisch gefahren, 1931 wurde die Bahn von der Stadt Pforzheim übernommen, 1968 stillgelegt. Reste der Bahnanlagen sind gegenüber der Bundesbahntrasse noch erkennbar.

Neuerdings gibt es erneut ein Bahnprojekt für eine elektrische Stadtbahn zwischen Ittersbach und Pforzheim – allerdings mit neuer Linienführung über Straubenhardt und Neuenbürg-Wilhelmshöhe. Erste Untersuchungen lassen das Projekt erfolgversprechend erscheinen, eine standardisierte Bewertung ist derzeit in Arbeit.

Bald, nach weiteren sechs Kilometern, ist die weltweit bekannte «Gold-, Schmuck- und Uhrenstadt» Pforzheim erreicht. In der Talweitung, in der sich Nagold und Würm der Enz anschließen, entwickelte sich um 100 n. Chr. während der Römerzeit der Ort «portus». Die Siedlung lag strategisch günstig zu beiden Seiten der Enzfurt im Zuge der Römerstraße von Cannstatt nach Ettlingen. Im Reuchlin-Museum sind die Funde jener Zeit zu besichtigen. 1195 wird Pforzheim als Stadt bezeichnet und gelangt 1218–1227 an die Markgrafen von Baden. Der berühmte Sohn der Stadt ist der Humanist Johannes Reuchlin, der 1455 als Sohn des Klosterverwalters hier auf die Welt kommt. Die Stadt blieb bis 1565 Residenzstadt der Markgrafen. Für die Flößerei hatte die Stadt eine große Bedeutung – die alte Vorstadt war eine Flößersiedlung. Später kam die Eisenverhüttung hinzu.

Einen unerwarteten Aufstieg nahm die Schmuckindustrie seit Ende des 18. Jahrhunderts, zurückgehend auf die 1767 durch Markgraf Karl Friedrich gegründete erste Manufaktur zur Herstellung von Uhren, feinen Stahlwaren und «Bijouterie». Ein



Eine alte Lore, mit der man früher das abgebaute Material transportierte, beim Stollen «Frischglück».

Besuch im Technischen Museum der Pforzheimer Schmuck- und Uhrenindustrie lohnt sich immer. Der Luftangriff vom 23. Februar 1945 ließ nur noch ganz wenige historische Gebäude übrig, so die Altstadtkirche St. Martin oder den Archivturm. Am ehesten kann man in und um die aus dem 11. Jahrhundert stammende Schlosskirche etwas vom Hauch der Zeiten erspüren, als die Stadt Residenz der Markgrafen von Baden-Durlach war. Rathaus, Stadtkirche, Hauptbahnhof und Landratsamt sind Zeichen der modernen, aufstrebenden Großstadt.

LITERATUR:






Fraas, Oscar: Württembergs Eisenbahnen. Mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880
 Morlok, G. von: Rückschau auf die Erbauung der Königl. Württ. Staats-Eisenbahnen, 1890
 Arbogast, Hammer: Alte Bahnhöfe in Württemberg, Edition Erdmann, Stuttgart 1987
 Scharf/Wollny: Die Eisenbahn im Nordschwarzwald, Band 1+2, EK-Verlag, Freiburg 1995
 Diverse Kursbücher bzw. Kursbuch-Reprints
 Bechtle, Götz: Wildbad von A bis Z, 1996

Auskünfte, Anschriften:

Staatsbad Wildbad, 0 70 81 / 3 03-0,
 info@staatsbad-wildbad.de, www.staatsbad-wildbad.de, www.palaisthermal.de
 Bergbahn Wildbad, 0 70 81 / 33 94
 Heimat- u. Flößermuseum Bad Wildbad-Calmbach, 0 70 81 / 9 30-1 11
 Enzklösterle Rußhütte, Köhlerweg 4 / 1,
 0 70 85 / 92 33-0
 Enzklösterle Mühlenmuseum Poppelmühle,
 Mühleweg 11, 0 70 85 / 78 70
 Schloss Neuenbürg, Zweigmuseum des
 Badischen Landesmuseums, 0 70 82 / 79 28 60,
 info@schloss-neuenbuerg.de
 Besucherbergwerk «Frischglück», Arbeitsgemeinschaft Neuenbürger Bergbau e.V.,
 0 70 82 / 70 10-0
 Pforzheim Kongress & Marketing GmbH,
 0 72 31 / 1 45 45 60, www.pforzheim.de
 www.enzradweg.de – www.kvv.de

Adresse **SHB** www.schwaebischer-heimatbund.de

Herausforderung Heimat online!

-  **Denkmale erhalten**
-  **Natur schützen**
-  **Das Moor erleben**
-  **Heimat erfahren**
-  **Mit uns reisen**



Besuchen Sie unser aktuelles und vielseitiges Internetangebot zu Denkmal- und Naturschutz, Landeskunde und Kulturreisen

www.schwaebischer-heimatbund.de

info@schwaebischer-heimatbund.de

