

Ziel dieses Wandervorschlags in der Reihe «Wandern mit der ...-Bahn» ist das Kloster Maulbronn, idyllisch im Salzachtal am westlichen Rande des Strombergs gelegen. Zum vierten Mal veranstaltet der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V. (VCD) Sonderfahrten mit dem VCD-Klosterstadt-Express auf der nur 2,3 km langen Stummelstrecke zwischen Maulbronn-West und Maulbronn-Stadt. Zudem wird in diesem Jahr eine Premiere gefeiert. Im Nahverkehr wird der reguläre Stadtbahnbetrieb der Albtalverkehrsgesellschaft Karlsruhe (AVG) aufgenommen: die Verlängerung der S-Bahnlinie 9 von Bruchsal über Bretten nach Mühlacker. So liegt es nahe, aus den saisonalen Aktionen des VCD eine ständige Schienenverbindung zur Stadt und zum Kloster Maulbronn anzustreben, was auch der Schwäbische Heimatbund unterstützen möchte.

Historische Entwicklung

Starken Einfluß auf die Streckenführung der Eisenbahn in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatten die vielen Landesgrenzen. Davon blieb auch die Eisenbahn bei Maulbronn nicht verschont. Die ersten Pläne zur Anlage der sogenannten Westbahn

der königlich-württembergischen Staatseisenbahn ins Großherzogtum Baden sahen einen Anschluß in Knittlingen oder Kleinvillars vor mit weiterer Linieneinführung über Bretten nach Bruchsal. Von württembergischer Seite wurde dabei eine Linieneinführung über Knittlingen, Maulbronn und durch das Mettertal nach Tamm bevorzugt. Dagegen richtete sich jedoch erheblicher Widerstand von seiten der Stadt Heilbronn, die eine Verlängerung der Bahnlinie Stuttgart–Heilbronn nach Wiesloch vorschlug, sowie der Stadt Pforzheim, die einen Anschluß nach Stuttgart forderte. Oberbaurat Karl Etzel legte nach langen Verhandlungen eine Planung vor, die in den Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 mündete. Darin wurde geregelt, daß die Westbahn von Bietigheim nach Mühlacker geführt und dort später der Anschluß nach Pforzheim eingerichtet wird. Die Bahnlinie ab Mühlacker nimmt dann den weiteren Verlauf über Ötisheim nach Ölbronn und durch das Salzachtal nach Bretten.

Der Bahnknoten Mühlacker

Der Bahnhof Mühlacker wurde 1853 auf der Gemarkung der Doppelgemeinde Dürrmenz-Mühlacker gebaut. Zwar war Dürrmenz der größere Ortsteil,



31. Juli 1914: der erste Nebenbahn-Zug mit der geschmückten Lokomotive 128 Einkorn.

doch man wollte den «guten Namen» für solch eine neumodische Sache nicht hergeben. So erhielt der Bahnhof den Namen Mühlacker. In den nächsten Jahren siedelten sich beim Bahnhof große Industriebetriebe an, Wirtschaft und Gewerbe in Mühlacker florierten, während Dürrmehz stagnierte. In der weiteren Entwicklung wurde 1930 mit Verleihung des Stadtrechts die Doppelgemeinde in Mühlacker umbenannt.

Seit der Inbetriebnahme der Bahnlinie nach Pforzheim im Jahre 1863 trafen in Mühlacker die württembergische und die badische Bahnverwaltung aufeinander: Mühlacker wurde zum «Grenzbahnhof» mit einem badischen und einem württembergischen Bahnhof. Der eine Bahnhofsteil richtete seine Uhren nach der Stuttgarter Zeit, der andere Teil nach der Karlsruher Zeit. Die Differenz betrug drei Minuten. Das hatte zur Folge, daß z.B. 1880 der Courierzug von Frankfurt um 12:01 (Stuttgarter Zeit) in Mühlacker eintraf und Anschluß hatte an den Zug, der um 12:00 (Karlsruher Zeit) in Richtung Pforzheim abfuhr.

Für Maulbronn nur eine Stichbahn

Durch die geschilderten «außenpolitischen» Einwirkungen auf die Trassenführung erhielt die Oberamtsstadt Maulbronn entgegen den ersten Planungen keinen zentral gelegenen Bahnhof, sondern 1853 nur eine ca. drei Kilometer vom Kloster entfernt, mitten im Wald gelegene Station. Diese für Bürger und

Besucher unbefriedigende Situation führte zu verschiedenen Petitionen und Vorschlägen, wie Maulbronn doch noch direkt per Eisenbahn erreicht werden könnte. Von Belang waren hier auch die bekannten Sandsteinbrüche («Maulbronner Sandstein»).

Die Wasserscheide Neckar/Rhein wurde beim Bahnhof Maulbronn-West mit einem 286,5 m langen Tunnel durchquert. Im Rahmen der Elektrifizierung wurde 1951–1953 neben dem Tunnel die Bahnlinie in einen Einschnitt verlegt. Anschließend wurde der stillgelegte Tunnel als Weinlager benutzt; seit 1998 befindet sich darin eine Freizeit-Schießanlage.

Doch es sollten noch mehr als 60 Jahre vergehen, bis am 1. August 1914 der erste Zug direkt nach Maulbronn dampfte. Die Bahnhofsanlage am Waldrand sollte den Weiterbau der Bahn bis Sternenfels ermöglichen. Doch dazu kam es nie. Schon die Eröffnungsfahrt war überschattet von der anstehenden Generalmobilmachung am Vorabend des Ersten Weltkrieges.

Der Fahrplan sah auf der 2,34 Kilometer langen Nebenbahn vom Bahnhof Maulbronn Stadt zum an der Hauptstrecke gelegenen Maulbronn (die Umbenennung in Westbahnhof erfolgte 1938, bis dahin hieß die Station an der Hauptstrecke zeitweise auch Maulbronn Hauptbahnhof) zunächst dreizehn Zug-



Stadtbahnhof Maulbronn mit Schienenbussen. Aufnahme von 1973.

paare vor, die kriegsbedingt reduziert wurden. Der Stadtbahnhof erhielt ein – einem Sakralbau ähnliches – repräsentatives Empfangsgebäude, dessen Architektur dem Kloster nachempfunden war.

Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, daß lokbespannte Züge auf der kurzen Strecke zu unwirtschaftlich waren. So wurde 1923 der Sonntagsverkehr vorübergehend eingestellt. Durch den Einsatz eines Triebwagens (bis 1949 Dampftriebwagen Bauart «Kittel», später Benzoltriebwagen VT 75 und Schienenbus VT 95) konnte ein rationellerer Betrieb erreicht werden. Der Sommerfahrplan 1939 zeigt fünfzehn Zugpaare. Wie vielen anderen Stichbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg erging es auch der Bahnlinie nach Maulbronn: Noch 1962 fuhren bis zu siebzehn Zugpaare, aber der Früh- und Spätverkehr war schon auf Bahnbusse verlagert, später folgte der Sonntagsverkehr. Der Personenzugverkehr zwischen Westbahnhof und Stadtbahnhof Maulbronn wurde mit dem Fahrplanwechsel zum Sommer 1973 eingestellt. Mit der Schließung des Bahnhofs im Jahre 1975 endete auch die Annahme von Stückgut. Sporadisch wurde aber bis 1997 noch Güterverkehr auf der Schiene durchgeführt.

Auch der Maulbronner Westbahnhof an der Hauptstrecke wurde von der Stilllegung nicht verschont. Aufgrund des stark gewachsenen Fernverkehrs mit IC-Zügen und des dichten Güterverkehrs waren vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart nur wenige Fahrplanlücken für die Nahverkehrszüge zwischen Bretten und Mühlacker gegeben. Dies und die steigende Motorisierung führten zu einem ständigen Fahrgastschwund. Zeitgleich mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke im Sommer 1991 wurden die Stationen Ruit, Ölbronn und Maulbronn-West geschlossen.

Initiativen retten die Stichbahn vor dem Abbau

Zeitgleich mit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Bretten und Mühlacker 1991 befaßte sich der Fahrgastverband PRO BAHN Nordschwarzwald mit ersten Überlegungen für einen verbesserten Nahverkehr zwischen Bretten und Mühlacker. Schon zu diesem Zeitpunkt stand fest, daß kurze Zeit später die Stadtbahn von Karlsruhe bis Bretten fahren sollte. Im Vorfeld der Bahn-Regionalisierung beauftragte u.a. das Land Baden-Württemberg die Deutsche Bundesbahn, ein Konzept für den zukünftigen Schienenverkehr im Südwesten vorzulegen. In dieser Studie wurde 1994 vorgeschlagen, zwischen Bretten und Mühlacker einen Stadtbahnverkehr unter Einbeziehung der Nebenstrecke nach Maulbronn einzurichten. Zwei Jahre später, anlässlich des



Wiedereröffnung für einen Tag. Die Karlsruher Stadtbahnlinie S9 am Tag «Mobil ohne Auto», am 16. Juni 1996, im Maulbronner Westbahnhof.

Aktion des Verkehrsclubs Deutschland, Kreisverband Pforzheim/Enzkreis, am 28. September 1997 in Maulbronn.



bundesweiten Aktionstages «Mobil ohne Auto», organisierte PRO BAHN zusammen mit dem VCD Sonderfahrten im Stundentakt mit der Stadtbahn zwischen Bretten und Mühlacker sowie auf der Nebenstrecke nach Maulbronn. Ermöglicht wurde dies durch die finanzielle Beteiligung der Städte und Gemeinden an der Strecke. Ende 1996 schreckte die Deutsche Bahn AG durch die Ankündigung, die Nebenstrecke Maulbronn-West–Maulbronn-Stadt abzugeben oder endgültig stillzulegen, die Stadt Maulbronn und den Enzkreis auf.

Die zunächst zögerliche Haltung der Stadt Maulbronn zu ihrer Bahn veranlaßte den VCD zu einem ungewöhnlichen Versuch: Zum 850jährigen Klosterjubiläum 1997 organisierte und finanzierte der VCD

in Zusammenarbeit mit dem Land Baden-Württemberg und der Bahn AG, Geschäftsbereich Nahverkehr, den sonntäglichen Ausflugszug «VCD-Klosterstadt-Express», der von Juni bis September von Pforzheim bzw. Vaihingen/Enz nach Maulbronn fuhr. Insgesamt nutzten 3372 Fahrgäste das Angebot des VCD. Auch im folgenden Jahr wiederholte man den Zugbetrieb dank finanzieller Beteiligung der Stadt Maulbronn. Fahrplanverbesserungen mit Anschlußfahrten der Karlsruher Stadtbahn von Bretten bis Maulbronn-West ergaben 4246 Fahrgäste.

Inzwischen gab es auch Aktivitäten im politischen Bereich. Der Gemeinderat der Stadt Maulbronn sprach sich gegen die Stilllegung der Bahnlinie aus, mit der AVG in Karlsruhe wurden Gespräche über eine Übernahme der Bahnlinie geführt. Die Stadt Bretten forderte nachdrücklich verbesserte Zugverbindungen nach Stuttgart in Form einer Stadtbahn-Linie bis Mühlacker. Mit der Neukonzeption des öffentlichen Nahverkehrs auf der Strecke Pforzheim-Mühlacker-Bietigheim-Bissingen ergab sich die Möglichkeit, kurzfristig ab Sommer 1999 einen Stadtbahn-Vorlaufbetrieb zwischen Bretten und Mühlacker einzurichten. Aus Sicht von PRO BAHN und VCD könnte durch den Bau einer Verbindungskurve am Westbahnhof in Richtung Maulbronn die Bahnstrecke zum Stadtbahnhof sinnvoll in eine Stadtbahnlinie Mühlacker-Bretten integriert werden. Die Diskussionen über den dauerhaften Fortbestand der Bahnlinie nicht nur als Touristikbahn an Sommer-Sonntagen, sondern im täglichen Fahrgastbetrieb werden in den nächsten Jahren noch spannend sein.

Dank finanzieller Unterstützung durch die Stadt Maulbronn und der erfolgten Streckenübernahme durch die AVG ist auch in diesem Jahr eine Wiederauflage der sonntäglichen Zugfahrten nach Maulbronn möglich.

VCD-Klosterstadt-Express im Jahr 1999

Große Änderungen bringt das dritte Betriebsjahr des VCD-Klosterstadt-Express. Am 30. Mai 1999 geht die vor genau acht Jahren eingestellte Nahverkehrsverbindung Bretten-Mühlacker als Stadtbahnlinie S 9 Bruchsal-Bretten-Mühlacker neu in Betrieb. Auf dieser Linie besteht täglich ein Stundentakt mit den Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnwagen. Diese Fahrzeuge, die sowohl als Straßenbahn durch die Karlsruher Fußgängerzone wie auch auf Eisenbahngleisen fahren können, haben die Fahrgastzahlen in der Region Karlsruhe spürbar steigen lassen; z.B. auf der Strecke Karlsruhe-Bretten um mehrere hundert Prozent!

Eingebunden in diesen Stadtbahn-Verkehr ist an allen Sonn- und Feiertagen vom 30. Mai – 19. September 1999 auch die Bahnlinie nach Maulbronn: Der VCD-Klosterstadt-Express pendelt von ca. 10 bis 19 Uhr zweimal pro Stunde zwischen dem Westbahnhof und dem Stadtbahnhof Maulbronn und stellt zu jeder Stadtbahn-Fahrt zwischen Bretten und Mühlacker einen Anschluß am Bahnhof Maulbronn-West her. Günstige Anreisemöglichkeiten aus dem Raum Stuttgart und sogar aus Tübingen ermöglicht die erste Fahrt am Sonntagmorgen: Eine Direktverbindung ab Horb (Abfahrt 8.49) durch das Nagoldtal und Pforzheim mit Anschluß aus Tübingen (ab 8.03). Wenn Hermann Hesse heute von seiner Geburtsstadt Calw das Seminar in Maulbronn erreichen wollte, könnte er umsteigefrei hingelangen; zu seiner Zeit existierte erst der Westbahnhof, so daß er damals noch einen längeren Fußweg hätte zurücklegen müssen. Von Stuttgart ist Maulbronn mit einmaligem Umsteigen zu erreichen (Abfahrt Stuttgart Hbf. um 9.20 und 10.20). Am Abend gibt es wieder eine direkte Rückfahrmöglichkeit nach Horb und günstige Anschlüsse in Richtung Stuttgart.

Während des bekannten Klosterfestes der Maulbronner Vereine am Wochenende 26./27. Juni fährt



Sagenhaftes Wandern auf der Schwäbischen Alb

In jedem der beiden Führer erzählt Andrea Liebers sechs Sagen von der Schwäbischen Alb, und Günther Stahl (ehem. Hauptgeschäftsführer des SAV) führt den Leser mit seinen Wanderungen zu den Sagenorten.

Inhalt Band 1:

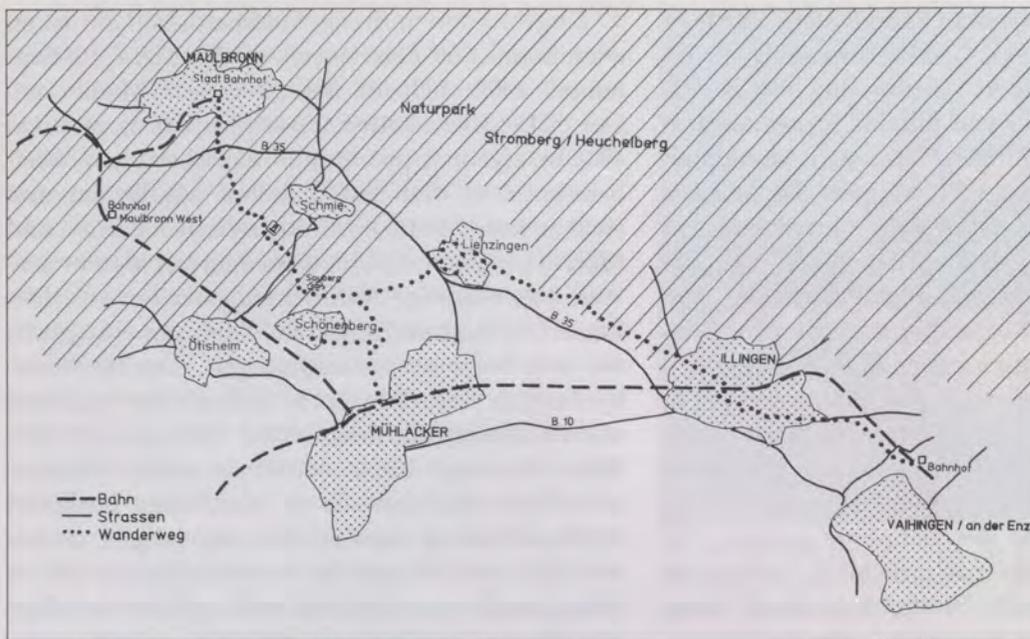
Der Riese Heime und sein Schloß auf dem Reußenstein – Wanderung vom Heimenstein zum Reußenstein · *Die verwunschene Frau auf dem Urschelberg* – Wanderung von Pflülingen auf den Urselhochberg · *Die Sibylle von der Teck* – Wanderung von Dettingen auf den Teckberg · *Die drei Brüder auf dem Wielandstein* – Wanderung zum Wielandstein und Rauber · *Die verborgenen Schätze auf der Achalm* – Wanderung von Eningen auf die Achalm · *Der Drache auf dem Drackenstein* – Wanderung rund um Drackenstein.

Inhalt Band 2:

Der ruhelose Geist in der Reiterleskapelle – Wanderung rund um die Reiterleskapelle · *Die Erfindung der Brezel in Urach* – Wanderung von Bad Urach zu den Gütersteiner Wasserfällen · *Der Goldschatz bei Eybach* – Wanderung von Eybach durchs Magentälchen und durchs Felsental · *Das Höllenloch bei Feldstetten* – Wanderung von der Laichinger Tiefenhöhle nach Feldstetten · *Der Spukgeist von Wiesensteig* – Wanderung von Wiesensteig auf den Bläsberg · *Der Lindwurm auf der Limburg* – Wanderung vom Weiheim auf die Limburg.

Die Sagen werden jeweils mit einer zauberhaften, eigens für dieses Buch gefertigten Zeichnung illustriert. Bei jeder Wanderung werden Weglänge, Gehzeit, Informationen zur Anreise sowie Karteneempfehlungen gegeben. Aktuelle Fotos zeigen die Schönheit der Landschaft und Kartenskizzen geben einen Überblick über die Wanderroute. Jeder Band 80 Seiten mit je 6 Illustrationen, Fotos und Kartenskizzen. DM 14,80.

DRW-Verlag Weinbrenner GmbH & Co. 70771 Leinfelden-Echterdingen



Wanderweg von Vaihingen/Enz nach Maulbronn. Zeichnung von O. Ulbrich.

der VCD-Klosterstadt-Express auch am Samstag bis in die späten Abendstunden. Diese komfortablen Zugverbindungen möchten wir nun zu einer Wanderung nach Maulbronn nutzen.

Wandern voller Geschichte von Vaihingen/Enz nach Maulbronn

Ausgangspunkt unserer Wanderung, die auch bequem mit dem Fahrrad durchgeführt werden kann, ist der 1990/91 im Zuge des Neubaus der Schnellbahnstrecke Stuttgart–Mannheim errichtete moderne Bahnhof Vaihingen. Hier halten IR-Züge und die Stadtbahnzüge von Mühlacker nach Bietenheim. Es besteht auch die Möglichkeit, die Wanderung in Illingen oder Mühlacker zu beginnen.

Auf dem Bahnsteig in Vaihingen stehend, verraten in westlicher Richtung die Sendeanlagen des SWR die Lage von Mühlacker, in nördlicher Richtung erheben sich die Hänge des Strombergs. Wir verlassen den Bahnsteig in Fahrtrichtung Mühlacker und wandern auf dem gut ausgeschilderten kombinierten Rad- und Fußweg nach Illingen (3 km).

Illingen wurde bereits 766 erwähnt und gehörte 200 Jahre zum Kloster Maulbronn. Davon zeugt der alte «Posthof» bei der Kirche, der ehemalige klösterliche Pflughof. Wie der Name schon sagt, war der «Posthof» bis zur Eröffnung der Bahnstation wichtiger Knotenpunkt der Postkutschenkurse Stuttgart–Straßburg und Stuttgart–Heidelberg–Frankfurt.

Entlang der Schmie, die bei Vaihingen in die Enz mündet, durch das Lienzinger Tal, kommen wir

nach weiteren vier Kilometern nach Lienzingen, einen Stadtteil von Mühlacker, ebenfalls 766 erstmals genannt. Auch diesen Ort erwarb das Kloster Maulbronn seit 1302 Zug um Zug, bis er 1504 mit dem Kloster württembergisch wurde. Lienzingen war an der alten Heerstraße gelegen und daher schon früh mit Hecken und Wassergräben geschützt. Sehenswert ist die zwischen 1476 und 1482 an Stelle einer kleinen Wallfahrtskapelle erbaute Frauenkirche, in der im Sommer Konzerte stattfinden («Musikalischer Sommer»). Ein weiteres Gebäude erinnert an die baulichen Aktivitäten der Maulbronner Mönche: die im 12. Jahrhundert erbaute Peterskirche, die nach 1400 als Wehrkirche mit Mauern, Wassergraben und Zugbrücke gesichert wurde. Die Innenseite der Mauer ist mit sogenannten Kirchengaden ausgebaut, in denen für Notzeiten Feldfrüchte gelagert wurden. Viele Fachwerkhäuser zieren den Ort, besonders schön restauriert und reizvoll in der Knittlinger Straße. Von dort biegen wir am Ortsrand links in die Schelmenwaldstraße ein und überqueren die Bundesstraße 35 (abweichend vom ausgeschilderten Radweg) am Stoppschild. Wir wandern weiter durch den Schelmenwald bis zum Sauberg.

Naturpark Stromberg-Heuchelberg und die «Eppinger Linien»

Hier nun gelangen wir erstmals vollständig in den Naturpark «Stromberg–Heuchelberg». Er ist einer von nun sechs Naturparks in unserem Land und wurde 1980 ausgewiesen. Mit 330 km² gehört er zu den kleinen Naturparks in Deutschland. Zwischen

den Ballungsräumen von Stuttgart, Ludwigsburg, Heilbronn, Pforzheim und Karlsruhe gelegen erfüllt er aber wichtige Erholungsfunktionen.

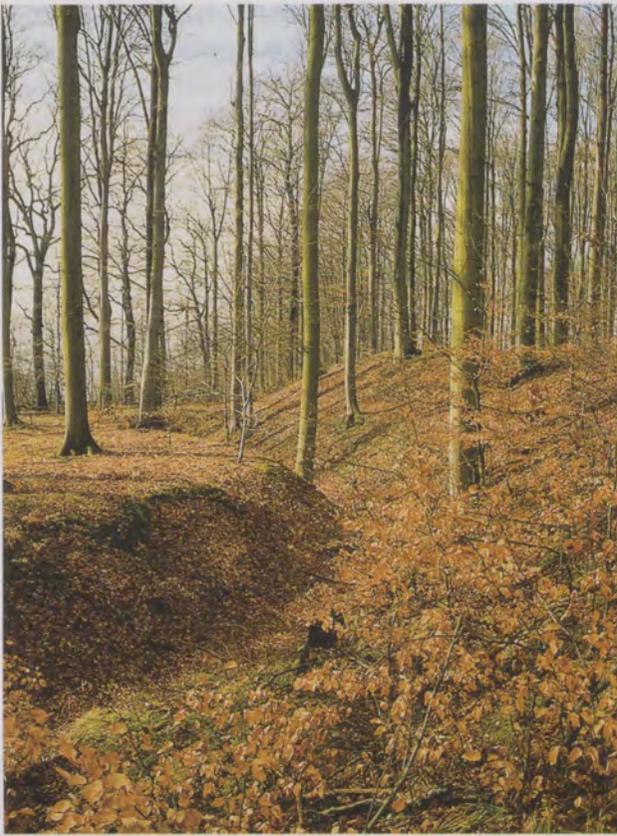
Nach zwei Kilometern sind im Wald deutlich die alten Wälle und Gräben sowie die Reste der «Sternschanze» am «Sauberg» oberhalb des Dorfes Schönenberg erkennbar – Relikte einer ehemaligen Verteidigungslinie, auch «Eppinger Linien» genannt. Am Waldrand steht ein rekonstruierter Wachturm, eine sogenannte Chartaque, mit gutem Ausblick ins Ötisheimer Tal und nach Mühlacker. Ein stilisierter Wachturm wird uns als Zeichen des «Eppinger-Linien-Weges» im folgenden den Weg weisen. Die Schanzanlagen stammen aus der Zeit des «Orléans'schen Krieges», besser bekannt als «Pfälzischer Erbfolgekrieg». Dieser zwischen 1688 und

1697 geführte Krieg entwickelte sich aus angeblichen Erbansprüchen des französischen Königs Ludwig XIV. Während dieser Zeit fielen mehrmals französische Truppen in Südwestdeutschland ein. Bedeutende Städte wie Mannheim, Speyer, Worms und Heidelberg wurden von General Mélac angegriffen. Am bekanntesten ist die Zerstörung des Heidelberger Schlosses 1689 und 1693. Bei der «Schlacht von Ötisheim», in Frankreich unter «Combat de Pforzheim» bekannt, wurde Herzog Friedrich Karl von Württemberg von den Franzosen gefangengenommen. In der Folge wurden die umliegenden Städte und Dörfer von den Franzosen geplündert und in Brand gesteckt.

Erst Markgraf Ludwig Wilhelm von Baden, aufgrund seiner Erfolge in den Türkenkriegen als «Tür-



*Frauenkirche
in Lienzingen,
von 1476 bis 1482
von den Maulbronner
Zisterzienser-Mön-
chen als Wallfahrts-
kirche erbaut.*



Oben: Sternschanze am Sauberg, ein Teil der «Eppinger Linien» vom Ende des 17. Jahrhunderts.

Unten: Eine aufgebaute Chartaque, ein militärischer Wachturm.



kenlouis» bekanntgeworden, konnte den Übergriffen ein Ende setzen. Um Truppen einzusparen, ließ er von 1695 bis 1697 die «Eppinger Linien» in Fronarbeit errichten. Diese 86 km lange Verteidigungslinie zog sich von Neckargmünd über Eppingen, Maulbronn und Mühlacker bis nach Pforzheim. Bestimmte Abschnitte waren mit Schanzen versehen, die aus 2,5 m tiefen Gräben und ebenso hohen Wällen bestanden. Die Sternschanze (327 m NN) war, wie der Name schon sagt, sternförmig angelegt und als Artilleriestellung ausgebaut. Von hier aus wurde das Enztal gesichert. Entlang der ehemaligen Verteidigungsanlage führt heute ein 40 km langer Wanderweg, der «Eppinger-Linien-Weg», von der Naturparkverwaltung angelegt und mit zahlreichen Informationstafeln ausgestattet.

Zunächst wollen wir jedoch die 75 Höhenmeter auf dem «Waldenserweg» am Rand der Weinberge nach Schönenberg hinabsteigen. Für diesen Absteiger benötigt man ca. 1,5 Stunden.

300 Jahre Waldenser in Württemberg

Schönenberg ist heute eine Teilgemeinde von Ötisheim. 1699 wurde der Ort von Waldensern gegründet. Henrie Arnaud, der bekannte Waldenserpfarrer, wohnte hier. Etwa 3000 seiner protestantischen Glaubensgenossen wurden damals aus ihrem Siedlungsgebiet an der heutigen Grenze zwischen Frankreich und Italien vertrieben und von Herzog Eberhard Ludwig aufgenommen. Das Haus Arnands, der 1721 starb und in der Schönenberger Kirche beigesetzt wurde, beherbergt heute das Waldensermuseum. Um 1700 wurden hier von Waldensern die ersten Kartoffeln in Württemberg angebaut. Noch heute weisen Ortsnamen wie Serres, Pinache, Klein- und Großvillars auf Waldenserdörfer hin. Der «Schwäbische Heimatbund» veranstaltet in diesem Gedenkjahr mehrere Exkursionen, die sowohl der Geschichte der Waldenser in ihrer «neuen Heimat» Württemberg als auch in ihren Ursprungsländern nachspüren.

Geologie und Landschaft von Stromberg und Heuchelberg

Nach diesem Exkurs besteigen wir wieder den Sauberg und folgen die nächsten drei Kilometer bis Maulbronn dem schon bekannten Wanderzeichen des Eppinger-Linien-Weges. Wir queren einen schönen Wald, den »Wannenwald«, auf einem südwestlichen Ausläufer des Strombergs mit Schilfsandsteinüberdeckung, zwischen den Tälern von Erlenbach, Schmie und Salzach. Hier ist Gelegenheit,

sich ein wenig mit Geologie und Landschaft zu befassen.

Die Höhenzüge von Stromberg und Heuchelberg ragen inselartig als mächtige Keuperschichten aus den lößbedeckten Muschelkalk-Gäulandschaften des Neckar-Enz-Beckens und des Kraichgaus heraus. Zerfurcht werden die Schichten von den Tälern der nach Osten unmittelbar in den Neckar fließenden Flüsse Lein und Zaber sowie die in die Enz – mit ihr später in den Neckar – mündenden Kirbach, Metter und Schmie, aber auch von der direkt dem Rhein zustrebenden Salzach mit Weißach und Kraich und der nach Norden entwässernden und in Neckargemünd vom Neckar aufgenommenen Elsenz. Diese Flüsse haben im Lauf der Erdgeschichte im weichen Keuper breite Täler ausgeräumt und die einst durchgehenden Schichtlagen zerteilt. Die Täler im Wechsel mit den Höhenrücken verleihen dieser Landschaft ihren besonderen Reiz.

Die Plateaus und Bergnasen dieses Mittelgebirges werden in der Regel vom Schilfsandstein gebildet, der feinkörnig und fest ist und in zahlreichen Steinbrüchen als wertvoller Baustein für bekannte Gebäude gewonnen wurde. Die Höhen des Strombergs schließen – im Gegensatz zum Heuchelberg – mit der jüngeren Schichtenfolge des Stubensandsteins ab, der gröber und weniger widerstandsfähig ist. Die seit Jahrhunderten den Reben, vorwiegend Trollinger, Lemberger, Portugieser und Schwarzriesling vorbehaltenen, steilen und warmen Südhänge bildet der Gipskeuper. Höhenrücken und Nordhänge sind bewaldet. 64 % des Waldes ist Laubwald

Gönnen Sie sich etwas Gutes!

Weine aus der Stromberg-Kellerei – Stromberg-Weine – Lebensfreude



74357 Bönningheim, Cleebronner Straße 70, Tel. (0 71 43) 88 77-0
Geschäftszeiten: Montag bis Freitag 8–12 Uhr und 13–17 Uhr
Samstag 8.30–12.30 Uhr

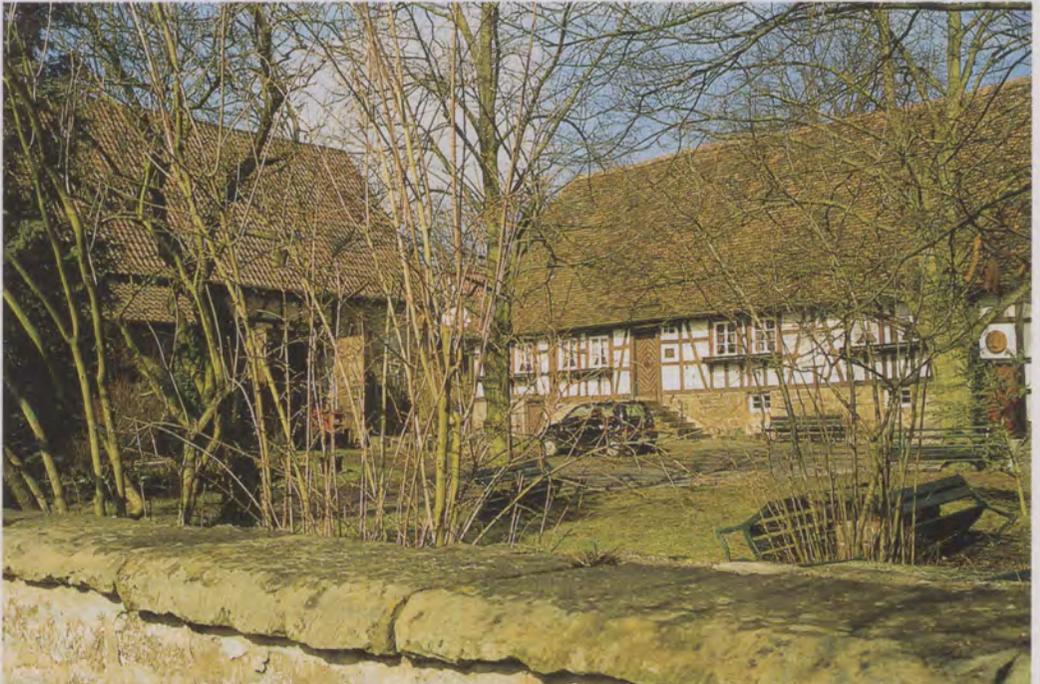
mit Eiche und Buche, 36 % ist Nadelwald mit Fichte und Kiefer. Der Wald war früher Jagdgebiet der württembergischen Herzöge.

Der Wald öffnet sich, über die letzten Gräben hinweg treten wir heraus auf die Höhenstraße zwischen dem alten Maulbronner Ortskern und dem Neubaugebiet Schefenacker. Zu unserer Linken liegt der Bahnhof, rechts das Kloster.

*Das Kloster Maulbronn –
seit 1993 UNESCO-Weltkulturerbe*

Es ist hier nicht der Platz, das Kloster und seine Geschichte im Detail zu beschreiben. Einzelheiten möge der interessierte Leser der zahlreichen Literatur entnehmen, von der hier auch nur die offiziellen Führer der staatlichen Schlösser- und Gärtenverwal-

Ötisheim-Schönenberg. Blick in das Anwesen des Pfarrers Henri Arnaud, das heute ein Waldenser-Museum beherbergt.





Kloster Maulbronn, Innenhof. Blick auf die Klosterkirche mit ihrem Dachreiter, davor der überdachte Eingang, Paradies genannt.

tung und der Klassiker Eduard Paulus von 1890 empfohlen seien.

Im Jahr 1147 haben im engen, steil in den Schilfsandstein eingeschnittenen Salzachtal nahe der in Richtung Speyer verlaufenden alten Römer- und Reichsstraße zwölf Zisterziensermönche mit dem Bau des Klosters begonnen, nachdem der Legende nach das mit dem Hab und Gut beladene Maultier an einer Quelle gerastet und seinen Durst gestillt hatte. Daher rührt der Name «Maulbrunnen» und das Maultier als Wappentier. Die Mönche kamen aus dem ursprünglich in Eckenweiher bei Mühlacker angesiedelten Filialkloster der Zisterz Neuburg im Elsaß und verlegten es ins Salzachtal.

Die Lage hier für ein Kloster des Ordens der «weißen Mönche», 1098 vom ehemaligen Prior eines Benediktinerklosters Robert von Molesme gegründet und nach dem Gründungskloster im burgundischen Cîteaux, lateinisch Cistercium, benannt, ist charakteristisch: ein abgeschiedenes Tal und die Nähe zum Wasser für Fischzucht und Bewässerung der Kulturen, zudem findet sich hier der geeignete Baustein, nämlich der Schilfsandstein.

Im Jahre 1997 beging man feierlich das 850jährige Gründungsjubiläum des Klosters, im Jahr 1998 das 900jährige Bestehen des Zisterzienserordens, was auch ein Schwerpunktthema des «Schwäbischen Heimatbundes» war. Im Jahr 1178 wurde die Klosterkirche geweiht, wie die übrigen Bauten schlicht und streng nach den Bauregeln der in Burgund

bereits bestehenden Klöster errichtet, in den folgenden Jahren ausgebaut zu einer gewaltigen Anlage, umgeben von Mauern und Türmen. Bis zur Reformation haben die Mönche hier gebetet, gewirkt und gearbeitet, gemäß ihrer Regel «ora et labora». Beeindruckend ist die Geschlossenheit und der gute Erhaltungszustand der Anlage – die am vollständigsten erhaltene Klosteranlage des Mittelalters nördlich der Alpen – mit ihren sakralen Bauten und zahlreichen Ökonomiegebäuden aus den verschiedensten Stilepochen und Bauphasen, von staufischer Romanik bis zur Spätgotik, sowie die vom Kloster geprägte umliegende Kulturlandschaft mit den ehemaligen fast 20 Fischteichen – Aalkistensee (Naturschutzgebiet seit 1979), Roßweiher (NSG seit 1937) und Tiefer See (Badesee, Bootsfahrten) sind heute noch erhalten –, ausgedehnten Wasserkanälen und ehemaligen Wirtschaftshöfen (Grangien), zum Beispiel die heutige Domäne Elfinger Hof. Dieses Ensemble war auch letztlich der Grund für die 1993 erfolgte Aufnahme von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes.

1504 gelangt das Kloster unter Herzog Ulrich von Württemberg unter württembergische Herrschaft. Die Einführung der Reformation 1537 veranlaßte die Mönche schließlich zur Flucht ins Elsaß. Nach der Reformation ließ Herzog Christoph 1556 eine evangelische Klosterschule einrichten, das Jagdschloß im Renaissance-Stil wurde gebaut. Maulbronn und seine evangelische Klosterschule werden weltweit

berühmt durch zahlreiche Schüler. Zu nennen sind hier u.a. der Astronom Johannes Kepler (Seminarist 1586–1589), der Pfarrer und Kirchenliedschreiber Philipp Friedrich Hiller (1716–1719), die Dichter und Schriftsteller Friedrich Hölderlin (1786–1788), Hermann Kurz (1827–1831), Georg Herwegh (1831 bis 1835) und Hermann Hesse (1891–1892). Der Arzt und Dichter Justinus Kerner verbrachte von 1795 bis 1799 hier einen Teil seiner Jugend, und Victor von Scheffel widmete sich in verschiedenen Gedichten dem Kloster. Beeindruckend, wie Hermann Hesse beschreibt: *Wer das Kloster besuchen will, tritt durch ein malerisches, die hohe Mauer öffnendes Tor auf einen weiten und sehr stillen Platz. Ein Brunnen läuft dort, und es stehen alte ernste Bäume da, und zu beiden Seiten alte steinerne und feste Häuser und im Hintergrund die Stirnseite der Hauptkirche mit einer spätromanischen Vorhalle, Paradies genannt, von einer graziösen, entzückenden Schönheit ohnegleichen.*

Weitere Informationen:

Stadtverwaltung Maulbronn, Postfach 47,
75429 Maulbronn, Tel. 0 70 43/103-11 (Fax -45)
www.maulbronn.de
stadtverwaltung@maulbronn.de
(Konzerte, Veranstaltungen)

Informationszentrum Kloster Maulbronn,
Klosterhof 5, 75433 Maulbronn,
Tel. 0 70 43/92 66 10 (Fax -11)
Öffnungszeiten Kloster: täglich 9.00–17.30,
Führungen um 11.15 und 15.00 Uhr

Naturpark Stromberg-Heuchelberg,
Brettener Straße 42, 75447 Sternenfels,
Tel. und Fax 0 70 45/31 05

Touristik-Gemeinschaft Kraichgau-Stromberg,
Melanchthonstr. 1, 75015 Bretten,
Tel. 0 72 52/95 76 10 (Fax -12)
TouristikKraichgau-Stromberg@t-online.de

Waldensermuseum Schönenberg,
Henri-Arnaud-Haus, 75443 Ötisheim,
Tel. 0 70 41/74 36, Fax 0 70 41/86 36 77,
geöffnet Sonntag und Dienstag 14–17 Uhr

Musikalischer Sommer
Frauenkirche Lienzingen
Graf-Zaisolf-Str. 20, 75433 Maulbronn
Tel./Fax 0 70 43/4 04 10

Zum Weltkulturerbe noch einige Informationen: 1972 wurde von der Generalkonferenz der UNESCO – eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur – die «Internationale Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt» verabschiedet. Vorrangige Aufgabe ist, das kulturelle und natürliche Erbe der Welt zu bestimmen und eine Liste solcher außergewöhnlicher Objekte zu erstellen. Der Schutz dieses Objekts liegt in der Verantwortlichkeit der ganzen Menschheit. Somit ist dies auch ein Beitrag zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Völkern. Mit der Unterzeichnung dieser Konvention verpflichtet sich jedes Land, seine Objekte zu schützen und zu erhalten. In Deutschland sind derzeit 19 Objekte auf der Liste geführt, davon in Baden-Württemberg als bislang einziges das Kloster Maulbronn.

Weit über die Grenzen Maulbronn bekannt sind die Klosterkonzerte unter Kirchenmusikdirektor Jürgen Budday. Im Sommer finden im Klosterhof Freilufttheateraufführungen statt.

Weitere Wandertips

Entlang der neuen Stadtbahnlinie S 9 bieten sich noch weitere Wanderungen mit landes- und kulturgeschichtlichem Hintergrund an: z.B. von

- Mühlacker: Eppinger-Linien-Weg nach Maulbronn-Eppingen,
- Ötisheim: Waldensermuseum im Ortsteil Schönenberg, Waldenserweg,
- Maulbronn-West: Aalkistensee, Fauststadt Knittlingen,
- Bretten: Melanchthonhaus,
- Maulbronn-West–Maulbronn-Stadt als kurzer Waldspaziergang.

Termine 1999

30. Mai	Stadtbahnfest in Mühlacker
12./13. Juni	Straßenfest in Ötisheim
19.–21. Juni	Dorf- und Kelterfest in Illingen
26./27. Juni	Klosterfest in Maulbronn
2.–5. Juli	Peter-und-Paul-Fest in Bretten
17./18. Juli	Kirchenburgfest in Lienzingen
11./12. September	Historisches Waldenserfest in Knittlingen