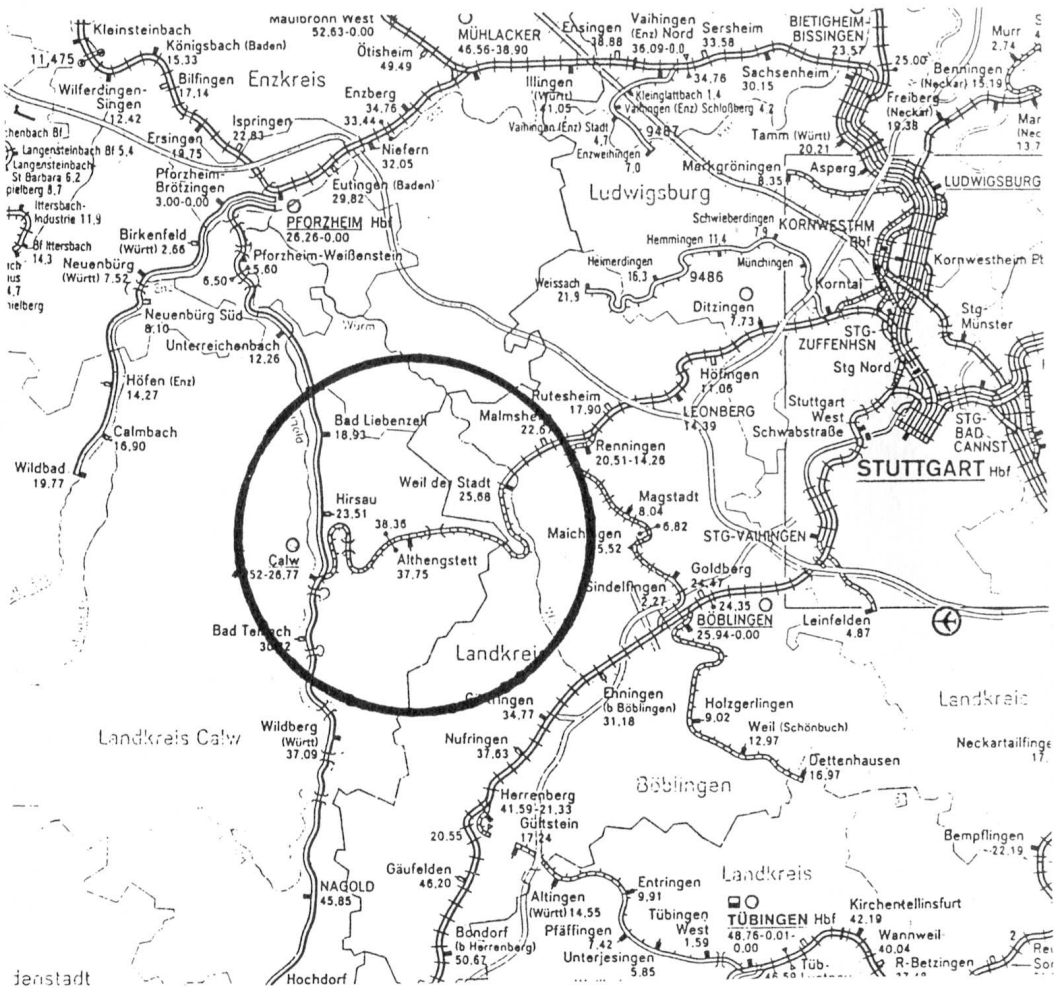


*120 Jahre
Württembergische
Schwarzwaldbahn
Calw - Weil der Stadt*



*Verein zur Erhaltung der
Württembergischen Schwarzwaldbahn e. V.*



Für die freundliche Unterstützung danken wir der

Kreissparkasse Calw 

*120 Jahre
Württembergische
Schwarzwaldbahn
Calw - Weil der Stadt*

VEREIN ZUR ERHALTUNG DER
WÜRTTEMBERGISCHEN SCHWARZWALDBAHN (WSB) e.V.



Der WSB versteht sich als Bindeglied zwischen allen an der Schwarzwaldbahn interessierten Seiten. Er unterstützt aus Gründen von Ökologie, Reisekultur und Denkmalschutz mit ideeller und praktischer Arbeit die Verwirklichung folgender Ziele:

- o Erhaltung der Bahnstrecke Calw - Weil der Stadt mit ihren historisch wertvollen Bauwerken*
- o Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs nach kundenfreundlichem Konzept*
- o Einführung eines historischen Touristikbetriebes mit echtem Transport- und Entlastungszweck für den Ausflugsverkehr*
- o Förderung des Gedankens an eine Bahnverbindung von Calw nach Sindelfingen/Böblingen*

Nähere Auskünfte erhalten Sie gerne beim

WSB e.V., Altburger Straße 12, W-7260 Calw, Tel. 07051 / 2 05 41

Im Namen des Vorstandes danken wir der

KREISSPARKASSE CALW

für die großzügige Unterstützung beim Erstellen dieser Broschüre.

Herausgeber: Verein zur Erhaltung der Württ. Schwarzwaldbahn

*Bearbeitung: Hans-Ulrich Bay
Hans-Joachim Knupfer
Wolfgang Reber*

Druck: Kreissparkasse Calw

Titelfoto: Lok 11 der GES e.V. anlässlich einer Sonderfahrt in Calw, August 1974. Foto: Burhard Wollny

Rückseite: Schienenbus als Nt 6193 verläßt Calw am 25.04. 1983. Foto: Joachim Seyferth

Grußwort

Aus Anlaß des Bahnhofsfestes des Vereins zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e.V. am 20.6.1992

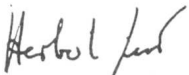
Auf den Tag genau vor 120 Jahren war es soweit. Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart über Calw bis Nagold konnte erstmals durchgehend befahren werden. Höhen und Tiefen hat diese Bahnlinie seit diesen Tagen erlebt. Einen schweren Einschnitt in die Geschichte der Bahnstrecke brachte die Teilelektrifizierung bis Weil der Stadt. Als durchgehende Strecke geteilt, ging es mit dem Abschnitt zwischen Weil der Stadt und Calw nicht nur topographisch bergab. Letzter Tiefpunkt war die Einstellung des Personennahverkehrs auf der Württembergischen Schwarzwaldbahn im Jahre 1983.

Seit dieser Zeit bestehen Bemühungen, diese landschaftlich einmalig gelegene Bahnstrecke zu beleben und aus ihrem Dornröschenschlaf zu wecken. Zu diesem Zweck haben sich im Dezember '87 interessierte und beherzte Bürger in einem Verein zusammengefunden.

Mein Willkommensgruß gilt allen Freunden der Württembergischen Schwarzwaldbahn und den Bahninteressierten, die dieses Jubiläum mit dem Bahnhofsfest und der damit verbundenen Eisenbahnschau feiern wollen. Dieses Fest ist eine hervorragende Plattform, um in der Bevölkerung die Erinnerung an die Zeiten der Schwarzwaldbahn wachzuhalten. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, auf die Notwendigkeit einer Schienenverbindung zwischen dem Kurorte- und Bäderkreis und der Landeshauptstadt hinzuweisen. Ich glaube, die Aussichten, daß auf dieser Strecke wieder gefahren wird, sind heute besser als noch vor 2 oder 3 Jahren. Dazu tragen auch die Aktivitäten des Vereins zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e.V. wesentlich bei. Dafür herzlichen Dank.

Ich wünsche dem Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn ein gutes Gelingen und allen Festbesuchern interessante Stunden.

Calw, Juni 1992



Dr. Herbert Zerr
Landrat

GRUSSWORT - 120 Jahre Württembergische Eisenbahn / 20. Juni 1992

Der Verkehr als Mittel des Güteraustausches und der persönlichen Mobilität des Menschen ist einer der wesentlichen Entwicklungsfaktoren unserer Zivilisation. Die Zurverfügungstellung von Verkehrsinfrastrukturen stellt eine Bedingung unserer gesellschaftlichen Organisation dar, ohne die unsere hochtechnisierte, breit ausdifferenzierte und mobile Gesellschaft undenkbar wäre.

Verkehrswege, seien es natürliche oder künstliche, bilden dementsprechend seit altersher Entwicklungsachsen für die wirtschaftliche und zivilisatorische Entwicklung von geografischen Räumen. Dies wird auch in Zukunft nicht anders sein.

Das Bewußtsein der Gesellschaft für die Endlichkeit natürlicher Ressourcen ist in den letzten Jahren zunehmend stärker geworden. Die Erkenntnis, daß auch die Zurverfügungstellung von Flächen für zusätzliche Verkehrswege nicht ungehindert weitergehen kann, wird mehr und mehr akzeptiert.


Aus diesen Gründen dürfen bestehende Verkehrsinfrastrukturen, wie bestehende Bahntrassen, nur in den seltensten Fällen aufgegeben werden, ist eine Wiederinbetriebnahme leistungsfähiger und für die Zukunft ausbaubarer Bahnstrecken zu begrüßen und zu fordern, unabhängig davon, ob sie zum aktuellen Zeitpunkt negative oder positive Binnenwanderungsfolgen zeigen.

Mit der Eröffnung der Schwarzwaldbahn im Jahr 1872 wurde vor 120 Jahren eine Verkehrsverbindung zwischen Calw und dem Stuttgarter Raum in Betrieb genommen, die auch heute und vor allen Dingen in der Zukunft wieder besondere Bedeutung bekommen kann, da sie die schienengebundene Verbindung zwischen Calw und dem ICE-Knoten Stuttgart und dem S-Bahnmittelpunkt der Region Mittlerer Neckar bildet.

Auch wenn zur Zeit der straßengebundene Verkehr die leistungsfähigste Verkehrsstruktur für den Individualverkehr zu sein scheint, muß anerkannt werden, daß der schienengebundene Verkehr die Umwelt schonendere und ökonomischere Verkehrslösung bietet, wenn es um die große Transportleistung auf einer festen Strecke geht.

Wir wissen nicht, wo genau die Grenzen des Straßenverkehrs liegen, daß wir uns dieser Grenze jedoch mit großen Schritten nähern, ist unbestritten. Ebenso unbestritten ist auch, daß die Leistungsgrenzen der Schienenverkehrswege in der Regel noch lange nicht erreicht sind.

Die Bemühungen des "Vereines zur Erhaltung der Württembergischen Staatsbahnen e.V." verdienen überall da unsere Aufmerksamkeit und Förderung, wo sie an diesen Überlegungen ansetzen, wo die Arbeit des Vereins dazu beitragen kann, daß eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten bleibt und bedürfnisgerecht ausgebaut wird. Bedürfnisgerecht heißt aber auch, daß diese Verkehrsinfrastruktur den Verkehrsströmen angepaßt werden muß. Konkret, die direkte Anbindung an den Wirtschaftsraum Böblingen/Sindelfingen muß das Endziel der Bemühungen aus Calwer Sicht sein. In dieser Streckenverbindung liegt die Zukunft, hier kann die Bahn auch kurzfristig für die überlasteten Straßen wesentliche Entlastung bringen.



Dr. Herbert Karl
Oberbürgermeister

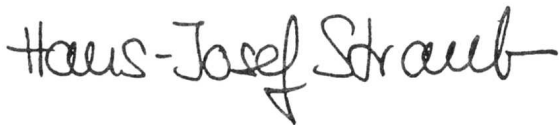
G r u ß w o r t

Alle Mitreisenden des Historischen Dampfzuges "Johannes Kepler" begrüße ich ganz herzlich in Weil der Stadt. Dieses Mal ist Weil der Stadt noch Endhaltepunkt für den Zug, doch ich hoffe, daß es gelingt, die Strecke bis Calw wieder zu beleben.

Ich freue mich, daß mit dieser Fahrt eine weitere Attraktion zu unserem 750-jährigen Stadtjubiläum durchgeführt wird und hoffe, daß diese Fahrt ein voller Erfolg wird.

Gleichzeitig heiße ich alle Gäste bei unserem Stadtfest willkommen. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich während Ihres Aufenthalts in unserer Stadt wohlfühlen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Hans-Josef Straub". The script is cursive and fluid, with a long horizontal stroke at the end of the name.

Hans-Josef Straub



Freier Blick auf Stadt und Bahnhof Calw von Norden, um 1890, etwa vom heutigen Standort des Krankenhauses. Im Rücken des Fotografen befindet sich die obere Streckenführung der Schwarzwaldbahn. Foto: Slg. WSB

Der Kurswagenzug Dortmund - Horb als Rest eines einstmals hochwertigen Zugangebots auf der Nagoldbahn ist ebenso Vergangenheit wie sein Halt im alten Bahnhof Calw. Diesellok 211 204 am 4.5.1989. Foto: H.J. Knupfer



Die Calwer Bürger muß schon ein erhebendes Gefühl beflügelt haben, wenn sie, von Stuttgart kommend, im erhabenen Schweizer Schnellzug saßen, nach der großen Kurve durch die Hirsauer Fuchsklinge unten in der Enge des Nagoldtals die verschachtelten Gebäude ihrer Hessestadt auftauchen sahen: Der Zug lief im viergleisigen stattlichen Bahnhof Calw mit dem charakteristischen Empfangsgebäude aus rotem Schwarzwälder Sandstein ein. Gleich darauf setzte er seine Fahrt Richtung Horb - Immendingen - Schaffhausen fort. 1872 dampfte die erste Eisenbahn in Calw, und 1874 war der Anschluß nach Horb und Pforzheim fertig, der aus der "Württ. Schwarzwaldbahn" Stuttgart - Calw - Nagold eine Schnellzugstrecke machte. Dieses Glück sollte nur fünf Jahre währen, dann lief die Hauptverkehrsader bereits über Böblingen - Herrenberg, die "Gäubahn". Durch das Königreich erbaut, diente der Bahnhof Calw dann über ein Jahrhundert der Staats-, der Reichs- und schließlich der Bundesbahn, um für diese zum Schluß nutzlos zu werden: ein jüngeres, besser geeignetes Bauwerk in Form der ortsnahen Station Calw (Mitte/ZOB) hat 1989 seine Nachfolge angetreten.

117 Jahre lang aber war der Bahnhof Calw eine Verkehrsdrehscheibe für die alte Gewerbestadt und heimliche Handelsmetropole Alt-Württembergs, ausgezeichnet nicht nur durch die gewaltig-idyllische Lage unter der schattigen Felswand, sondern auch wegen der geradezu modellbahnhaft angelegten Streckenführung von Weil der Stadt und Althengstett herunter:

"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", freute sich Hermann Hesse in der Beschreibung seiner Heimatstadt.

Ab den 50er Jahren wurde versäumt, die landschaftlich und verkehrstechnisch so einmalige württ. Schwarzwaldbahn auch wirtschaftlich attraktiv zu halten. Der Teufelskreis aus sinkender Inanspruchnahme und daraus folgenden sinkenden Investitionen ließ die einstige Hauptbahn zu einem Anhängsel verkommen, woran auch die schnellen S-Bahn-Züge, die seit 1978 in Weil der Stadt den Anschluß nach Stuttgart vermitteln, nichts ändern konnten - verständlich, waren doch die Anschlüsse so gelegt, daß der Omnibus günstiger erscheinen mußte. 1983 brummte letztmalig der rote Schienenbus von Calw nach Weil der Stadt, so daß jetzt nur noch die Nagoldbahn in Calw hielt. Seit der letzten Fahrt eines Güterzugs im Frühjahr 1988 liegen die

Gleise Calw - Weil der Stadt endgültig brach. Die schon vorher kaum gestörte Tier- und Pflanzenwelt bemächtigt sich wieder der Trasse, junge Bäumchen wachsen zwischen den Schienen. Und der Bahnhof selbst? "Die Physiognomie von Calw ist durch die Bahnbauten, die in die Bergwand sich eingruben und die Gehänge oft völlig rasierten, durchaus verändert", konstatierte der Pfarrer und Geologe Oscar Fraas 1880. Doch heute ist der damals höchste Bahndamm der Welt - 64 Meter hoch aufgeschüttet - längst zugewuchert. Mit Böllerschüssen und einem Volksfest, das "unseren Eintritt in den Weltverkehr anzeigt" (Calwer Wochenblatt), war die Station am 20.06.1872 eingeweiht worden. Nur ein Schild "Ade alter Bahnhof Calw" auf dem Pforzheimer Triebwagen, angebracht vom WSB e.V., kündete am 27.05.1989 von seinem Eintritt in den Ruhestand.

Gleichentags ging der neue Haltepunkt Calw am Zentralen Omnibusbahnhof in Betrieb. Die Bundesbahn zog aus dem ehrwürdigen Gemäuer aus und überließ es einer neuzeitlichen Nutzung als Supermarkt und Büroraum, wovon der unveränderte äußerliche Zustand jedoch nichts anmerken läßt. Regelmäßig zwischen die Züge der Nagoldbahn ohne Halt vorbei, ein paar Güterwagen werden entladen, doch sonst ist Stille eingekehrt über der denkmalgeschützten Gesamtanlage aus Empfangsgebäude, Güterschuppen und den holzverkleideten Hebelstellwerkshäuschen und den übrigen Gleisen.

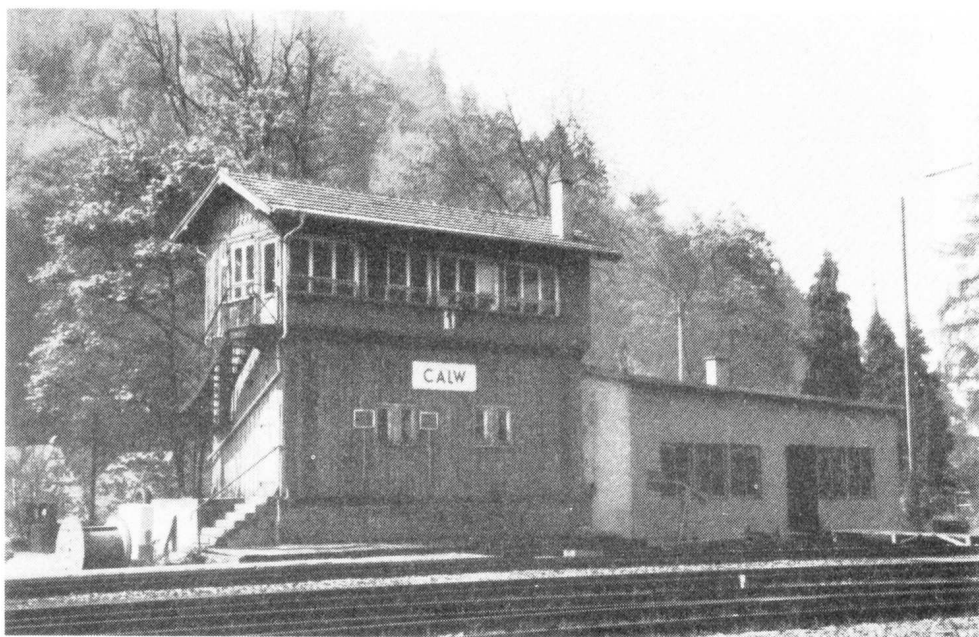
Ältere Calwer erinnern sich aber wohl an die Zeit umfangreichen Betriebs mit schwerer Holzfracht, die aus Teinach und per Schmalspurbahn aus Altensteig und Nagold gekommen war. Ein Höhepunkt kam sonntagabends, wenn der "Saufzug" aus Nagold und Bad Liebenzell in Calw vereinigt wurde und sich dann die Steigung hinauf Richtung Althengstett bemühte, daß der Bahnhof wackelte. Weit hallte dann das Geräusch der schwer arbeitenden Dampflok durchs Tal und war, wenn der Zug die große Schleife durch die Fuchsklinge durchfahren hatte, nochmals zu hören. Bei den schweren Güterzügen nach Kornwestheim halfen manchmal "Hirn und eine Schaufel Sand" nichts mehr; es mußte mit der ganzen Fuhre unter dem Gelächter der Kollegen zurückgerollt und nochmals Anlauf genommen werden, und wenn alles nichts half, ging der Zug eben in zwei Hälften über den Berg.

Romantisch war dieser Dienst für die Eisenbahner wenig, wenn die Schicht nicht selten 15 Stunden dauerte und der Heizer fünf oder sechs Tonnen Kohle in die Feuerbüchse schippen mußte, um anschließend noch die Lok von Schlacke zu säubern und abzuschmieren. Knochenarbeit war auch beim winterlichen Räumen mit dem Schneepflug zu leisten, wenn die Einschnitte vor den beiden Tunnels zugeweht



Nur noch bis zur Fuchsklinge reicht das einstige zweite Streckengleis hier 1965. Lok 86 582 hat einen Abraumzug auf dem schwachen württ. Oberbau der Art "K" hinauf gebracht. Foto: Willy Löhr, Slg. Wilh. Follmann

Noch knapp 4 Wochen in Betrieb war das Stellwerk I am 4.5.1989. Damit es als "arbeitendes Denkmal" einmal wieder teilweise seinen Dienst vor Publikum versehen kann, wird es vom WSB restauriert. Foto: H.J. Knupfer





"Die Bundesbahn verläßt sich selber", hieß eine Schlagzeile nach dem 9.5.1988, als die in Althengstett "eingeschlossenen" Kesselwagen mit großem Aufwand per Straßenroller verschwinden mußten! Foto: H.-U..Bay

Auch abseits der Gleise zeigt der WSB Flagge, wie man sieht: die Mitglieder Knupfer, Brutzer jr., Herrmann jr., Gockenbach jr. und Herrmann sr. beim Weil der Städter Fasnetsumzug 1990 mit "Papp-Lok". Foto: Rolf Hamann



wurden oder auf dem unruhigen Untergrund Böschungen abrutschten. Heinrich Schubert aus Renningen, ehemaliger Bahnmeister für den Bereich bis Althengstett, weiß zu berichten, daß die Arbeitseinsätze aber auch manchmal verlängert wurden, indem die ganze Rottenmannschaft mit der Lok alleine nach Calw ratterte, dort in geeigneten Lokalitäten einkehrte und nach diesen Überstunden entsprechend beschwingt den Rückweg antrat.

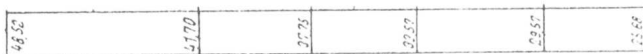
In weniger guter Erinnerung ist die Zeit der "Interzonenzüge" nach dem 2. Weltkrieg: Nahe Ostelsheim verlief die Grenze zwischen amerikanisch und französisch besetztem Gebiet - übrigens die heutige Kreisgrenze -, die erlaubterweise nur mit einem Passierschien zu überqueren war. Dieses begehrte Dokument erlangte man mit viel Glück bei Nachweis wichtiger Gründe oder eben durch "Vitamin B" oder Tauschhandel. Wer "ohne" war, mußte den Wagen rechtzeitig verlassen und sich an den Posten vorbeischmuggeln, wofür sich der kurze Abstand zwischen der "unteren" und der "oberen" Strecke bei der Schafhauser Hacksbergsschleife ideal anbot. Wurde der Zug von den Uniformierten gründlich gefilzt, so bot notfalls die Lok Gelegenheit, bestimmte Güter "helinge" zu befördern, denn eine Ladung Kohlengrus oder Heißdampföl war ständig parat, um den Konfiszierungsdrang der Besatzer nötigenfalls etwas zu dämpfen.

Als weitere zeitbedingte Besonderheit schuf man um 1940 östlich des Haltepunkts Ostelsheim eine zweigleisige Ausweichstation, die nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern nur strategischen Zwecken für den "Westeinsatz" dienen sollte, denn die württ. Schwarzwaldbahn war Umleitungsstrecke für die Verbindung zwischen Stuttgart und dem Rheintal. Außer dem breiteren Bodenplanum und einem Fundament erinnert nichts mehr an diese Episode.

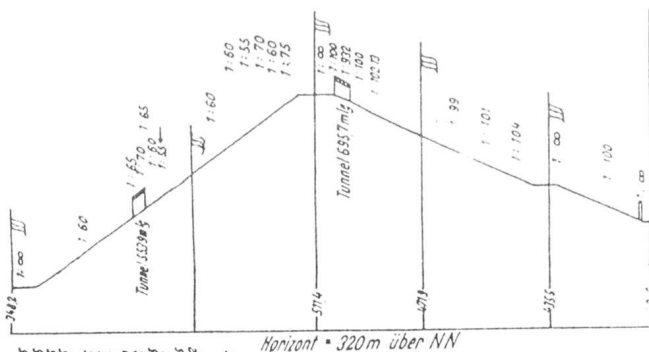
Mehr zum Schmunzeln regt hingegen das Gerücht an, die so auffällige Hacksbergsschleife sei nur deshalb angelegt worden, weil der Oberbau- rat der württembergischen Staatsbahn, von Morlok, als gebürtiger Dätzinger dort Grundstücke besaß und diese von "seiner" Eisenbahn berührt wissen wollte.

"Der Schönbuch pflanze schon der Jugend/ Bescheidenheit ein, als schönste Tugend": So hatten die Calwer über die Böblinger Konkurrenz gelästert, als die Entscheidung zum Bau der Bahn zunächst über Calw statt Böblingen gefallen war. Inzwischen würde man sich in Calw glücklich schätzen, wenn die toten Gleise nach Weil der Stadt wieder in Betrieb stünden, denn das Fehlen einer attraktiven, zuverlässigen und umweltschonenden Verbindung ohne Auto und Stau in den Stuttgarter Raum ist offensichtlich. Nicht der Bus, nur die Bahn kann diese Forderungen erfüllen - deshalb das Engagement der Landkreise Calw und Böblingen und nicht zuletzt des WSB e.V. für "ihre" - und unsere! - Bahnstrecke!

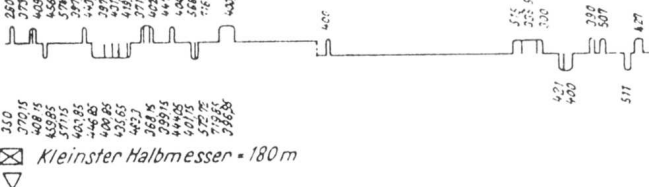
Kilometrierung



graphischer Höhenverlauf (überhöht)

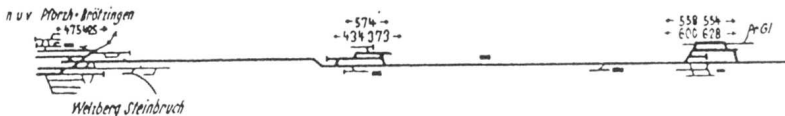


Verzeichnis der Kurven mit Radius



⊠ Kleinster Halbmesser = 180m

Schematischer Gleisplan



Stationsverzeichnis

Calw

Calw Heumaden Hp u

Althengstett

Ostelsheim Hp u

Schaffhausen (Württ) Hst u

Weil der Stadt

EISENBAHNEREIN OHNE EISENBAHN?

- EIN RÜCKBLICK AUF 5 JAHRE 'WSB e.V.'

Als die Deutsche Bundesbahn 1986/87 bekanntgab, daß sie den bescheidenen Rest-Güterverkehr zwischen Weil der Stadt und Althengstett aufgeben wolle, gründeten engagierte Köpfe Ende 1987 den "Verein zur Erhaltung der Württ. Schwarzwaldbahn e.V." (WSB).

Noch bevor die Vorbereitungen des Vereins für ein Bahnhofsfest mit Sonderfahrten anlaufen konnten, verursachten heftige Regenfälle und die prekären Bodenverhältnisse im Forsttunnel-Einschnitt einen Böschungsrutsch. Obwohl die Gleise intakt waren, wurde die "technische Sperrung" der Gesamtstrecke verfügt, einbezüglich des von Calw herauf befahrbaren Abschnitts.

In Anbetracht der laufend angekündigten politischen "großen Lösung" für Investitionszusagen und der nicht aufzuhebenden Streckensperrung beantragte der WSB ein Denkmalschutzverfahren, denn das Stilllegungsverfahren war eingeleitet und der Gleisabbruch drohte. Nur durch Vor-Ort-Einsatz gelang es, den verfügten Abriß der unbenötigten Calwer Gleisanlagen zu verhindern. Die Einstufung der Streckenführung - ohne Gleise -, der Kunstbauten und der "Sachgesamtheit" des Bahnhofs Calw als technische Kulturdenkmale durch das Landesdenkmalamt Karlsruhe 1990 war ein erster großer Erfolg.

Im Mai 1989 machte der WSB mit einem Bahnhofsfest zur Verabschiedung des alten Calwer Bahnhofs auf sich aufmerksam, anlässlich dessen erstmals wieder ein kurzer Abschnitt der Strecke Richtung Weil der Stadt befahren wurde. 1991 folgte der gelungene Nachdruck eines historischen Bahnreiseführers aus dem Eröffnungsjahr 1872*. Daneben gehören bahn- und naturkundliche Führungen, Vorträge, die Teilnahme an örtlichen Veranstaltungen und zahlreiche Veröffentlichungen zum Programm. Anlässlich der Ausweisung des "Hau-Einschnitts" zwischen Althengstett und Calw-Heumaden als flächenhaftes Naturdenkmal - mit auf Betreiben des WSB - griff der Verein das Thema der "Koexistenz von Bahn und Natur" erstmals in einem Artikel auf.

Mit der nach schwierigsten Verhandlungen begonnen Renovierung des ehemaligen Fahrdienstleiter-Stellwerks I in Calw, dem vielleicht ältesten mechanischen Stellwerk Württembergs, wurde der WSB 1992 an einem konkreten Objekt der Strecke tätig. Eine Eisenbahnschau in Weil der Stadt würdigte das 120jährige Streckenjubiläum. Mit allen wichtigen politischen Gremien pflegt der WSB guten Kontakt.

*Hochstetter/Schüz: Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold. Nachdruck 1991 durch den WSB e.V. Verlag der Kreissparkasse Calw, ISBN 3-928116-04-5

ZEITTADEL zur Württembergischen Schwarzwaldbahn

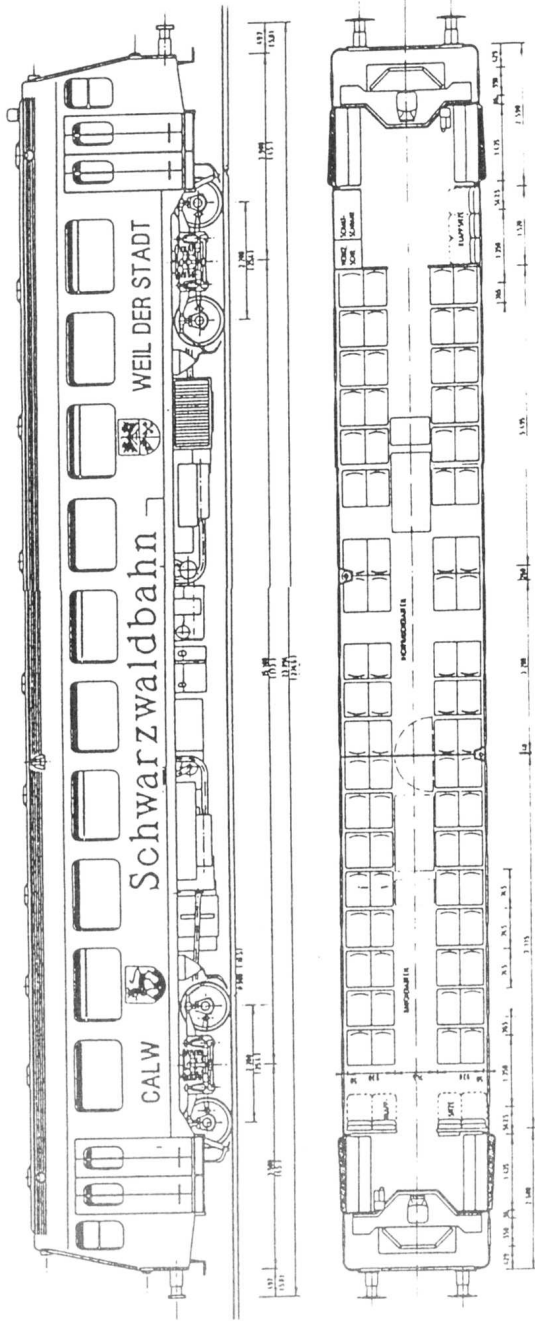
S-Zuffenhausen - Leonberg - Weil der Stadt - Calw (- Nagold)

- 1865 Streit um die Linienführung der Schwarzwaldbahn über Böblingen oder Leonberg nach Calw
- 23.09.1868 1. Abschnitt Zuffenhausen - Ditzingen eröffnet
- 01.12.1869 2. Abschnitt Ditzingen - Weil der Stadt eröffnet
- 20.06.1872 3. Abschnitt Weil der Stadt - Calw - Nagold eröffnet, dabei Althengstett - Calw 2gleisig
- 01.06.1874 Anschluß Calw - Pforzheim und Nagold - Horb eröffnet. Ab jetzt gehört der Abschnitt Calw - Nagold zur Nagoldbahn Pforzheim - Horb
- 01.09.1879 Eröffnung der Gäubahn Stuttgart - Böblingen - Freudenstadt/Horb. Damit verliert die Schwarzwaldbahn bereits ihren wichtigsten Verkehr
- 1932 - 39 Bau des 2. Gleises Zuffenhausen - Renningen
- 06.10.1940 Elektrischer Betrieb Zuffenhausen - Weil der Stadt eröffnet (mit Vororttriebwagen ET 65)
- 1961 2. Gleis Althengstett - Calw bis zur Fuchsklinge (km 44,55) zurückgenommen; bis 1973 als Anschlußgleis zur Mülldeponie von Calw aus benutzt
- 1967 Erste Erwägung zur Stilllegung des Personenverkehrs Weil der Stadt - Calw und des Gesamtverkehrs Althengstett - Calw
- 01.10.1978 S-Bahn-Betrieb Stuttgart - Weil der Stadt eröffnet
- 30.05.1983 Personenverkehr Weil der Stadt - Calw stillgelegt
- Dez. 1987 Gründung des WSB e.V.
- März 1988 Böschungsrutsch vor dem Forsttunnel Althengstett, Gesamtstrecke Calw - Weil der Stadt gesperrt
- 30.05.1989 Eröffnung der neuen Station Calw (Mitte) an der Nagoldbahn; Abschied vom alten Bahnhof Calw (seither nur noch Güterladestelle Calw Süd)
- 20.06.1992 120 Jahre Württembergische Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt

SCHLEPPTRIEBWAGEN, Bauart NE 81 - im Einsatz auf der WEG-Strohäubahn

Länge 23,90 m; Motorisierung 2 x 201 kW; V/max 50 km/h.

Die Bildung größerer Zugeinheiten durch Anknüpfeln von Beiwagen oder weiteren Triebwagen ermöglicht die Bewältigung auch größeren Verkehrsaufkommens ohne zusätzliche Personalkosten oder unwirtschaftliche Mehrfachführungen wie bei Straßenverkehrsmitteln.



PERSPEKTIVEN FÜR DIE WÜRTT. SCHWARZWALDBAHN

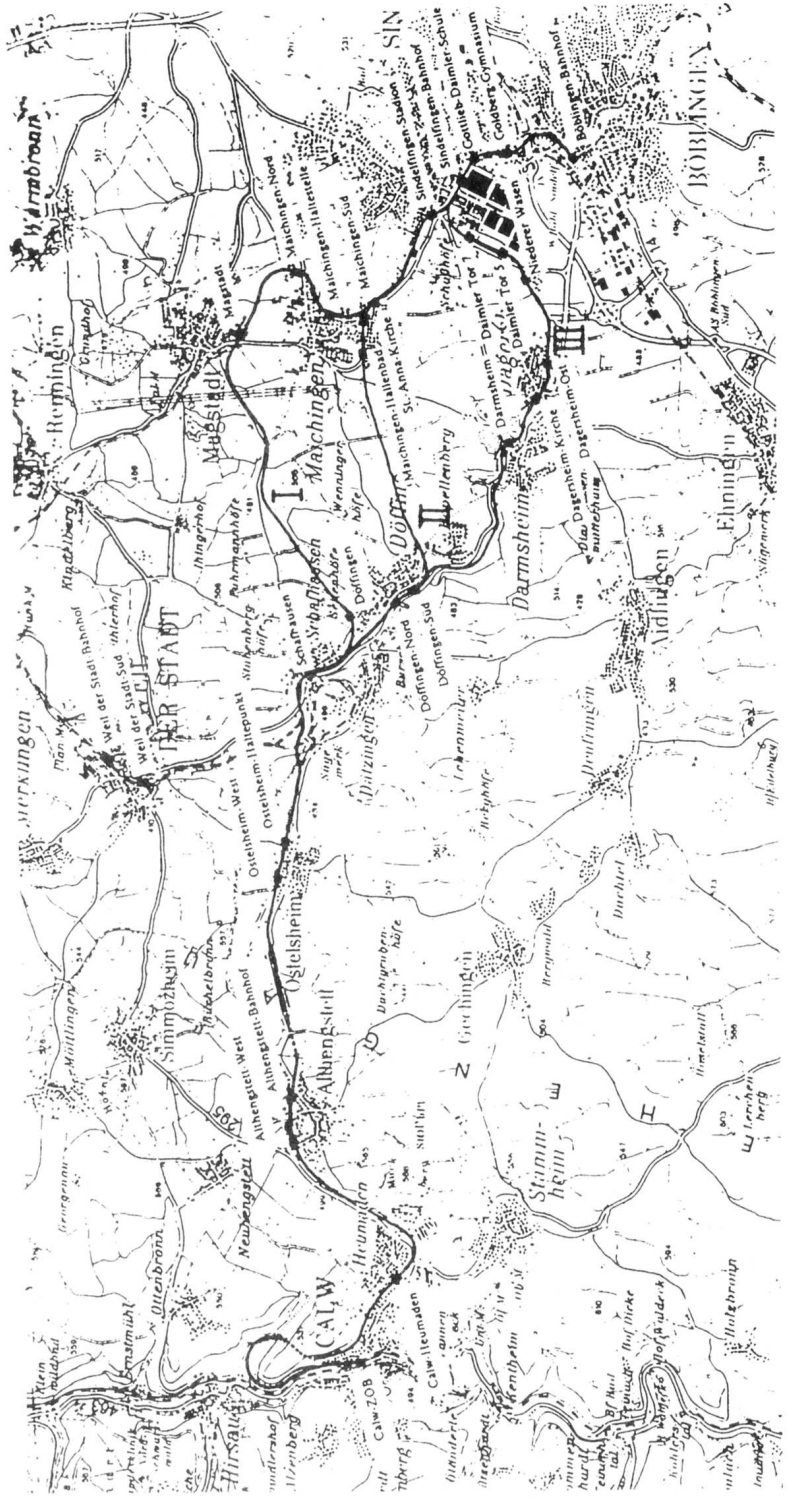
Auch dank der Arbeit des WSB e.V. haben inzwischen alle maßgeblichen kommunalpolitischen Stellen erkannt, daß die Bahnverbindung Calw - Weil der Stadt nicht verschwinden darf. Auf Empfehlung der Alb-Verkehrsgesellschaft (AVG) begann sich der Landkreis Calw mit dem Gedanken an eine Wiedergeburt zu beschäftigen und gab 1988 bei der Württ. Eisenbahngesellschaft (WEG) ein Gutachten in Auftrag. Danach würde die umfangreichste Betriebsvariante einen Verkehr im Stunden- bzw. Halbstundentakt mit Regionalbahn-Dieseltriebwagen (Bauart NE 81) umfassen. Außerdem würde mit den eigens als Schlepptriebwagen konstruierten Fahrzeugen auch der Güterverkehr abgewickelt.

Nach dem Kostenstand von 1988 würden die einmaligen Grundinvestitionen 13 Mio. DM betragen; der Betrieb würde bei schlechtestmöglicher Annahme einen jährlichen Aufwandsüberschuß von 287.000,- DM ergeben. Über die Gewährung von Investitionszuschüssen nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu entscheiden; während die Betriebskosten von den Landkreisen Calw und Böblingen aufgebracht werden müssen. Die seither erfolgten Kostensteigerungen liegen im üblichen Rahmen.

Lediglich durch die damalige Vorgabe als Hauptbahn mit geringen Steigungen ist die geschwungene Linienführung der Bahn bedingt. Dank der geradlinigen Trassierung wären Geschwindigkeiten von 80 - 100 km/h erreichbar; auch könnten die lediglich 4 vorhandenen Bahnübergänge unter Ausnutzung der Topographie gut beseitigt werden. In dieser Hinsicht hat die Schwarzwaldbahn die besten Voraussetzungen aller Lokalbahnen im Land. Auch im Hinblick auf den touristischen Wert der Gebirgsbahntrassierung (mit dem Calwer 3-Bahnen-Blick) für den geplanten Dampfzugbetrieb und die längerfristigen Möglichkeiten zur Aktivierung des Güterverkehrs hat die Schwarzwaldbahn gute Karten.

Die nun ernsthaft verfolgte Planung einer elektrischen Stadtbahnstrecke Calw - Böblingen unter teilweiser Mitbenutzung der vorhandenen Gleise läßt ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten; die Regionalbahn Calw - Weil der Stadt wäre ihre Vorstufe. Mit einem prognostizierten Kostendeckungsgrad von 60 - 70 % könnte die Schwarzwaldbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsbetrieben oder gar kommunalen Einrichtungen durchaus bestehen. Entscheidend ist letztendlich der Wert einer attraktiven Verkehrsverbindung, weniger ihre Kosten. Mit einem billigeren Bus-Angebot, das erwiesenermaßen viel weniger akzeptiert wird, kaum Ausbaumöglichkeiten bietet und vor allem im Stau erstickt, ist niemandem gedient.

Trassenstudien für eine Stadtbahnverbindung Calw - Böblingen, entnommen aus dem Gutachten der Universität Stuttgart, Prof. Heimerl, von 1988.





Bis hierhin und nicht weiter: anlässlich des WSB-Bahnhoffestes
in Calw am 21. Mai 1989 kam die Diesellok 215 099 immerhin rund
1 km auf die Strecke! Foto: H.J. Knupfer

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH



Die WEG ist als möglicher Betreiber der Schwarzwaldbahn im Auftrag der Landkreise vorgesehen. Sie ist ein privates Unternehmen mit Sitz in Waiblingen und steht im Eigentum der DEG-Verkehrs-GmbH in Frankfurt. Diese ist der Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehr (AGIV) in Frankfurt zugehörig.

Die WEG betreibt in Baden-Württemberg sieben Regionalbahnen, davon 5 im ländlichen Raum. Zwei, die Strohgäubahn Korntal - Weissach und die Tälesbahn Nürtingen - Neuffen, liegen im Großraum Stuttgart und werden als S-Bahn- bzw. Eilzug-Zubringer im 20-Minuten-Takt betrieben.

Im Rahmen einer vernünftigen Arbeitsteilung zwischen Bahn, Bus und LKW sowie mit wendigem und engagiertem Personal wickelt die WEG erfolgreich den Personen- und Güterverkehr auf Strecken ab, die, gemessen am Maßstab der staatlichen Bahn, längst nicht mehr existieren dürften. Daß sie es dennoch tun, beweist die Chancen der Eisenbahn auch auf "Nebenbahnen".

Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V.



Als ideeller Verein will und muß sich der WSB e.V. auf die Werbung und Organisation eines Touristikbetriebs auf der Schwarzwaldbahn beschränken. Zudem obliegt ihm die Erhaltung der "arbeitenden Denkmale" wie des Calwer Fahrdienstleiter-Stellwerks I. Den Touristikbetrieb sollen befreundete Vereine wie die UEF und die GES durchführen, die über geeignete Fahrzeuge, qualifiziertes Personal und Erfahrung verfügen.

Vor über 20 Jahren konnte die GES eine komplette Dampfzuggarnitur von der Hohenzollerischen Landesbahn übernehmen. Seitdem sind die mittlerweile 2 Züge auf fast allen Zweigstrecken des Landes unterwegs gewesen. Seit 1977 ist die GES ständiger Gast im historischen Dampfzugbetrieb auf den WEG-Bahnen Korntal - Weissach ("Feuriger Elias") und Nürtingen - Neuffen ("Sofazügler").

Mit ihren stilreinen Zügen repräsentiert die GES mustergültig den Lokalbahnverkehr der Württembergischen Staatsbahn und der Privatbahnen, wie er ab der Jahrhundertwende aussah. Auch auf der Schwarzwaldbahn war die GES früher oft zu Gast - bald wieder?



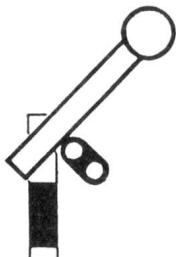
Ulmer Eisenbahn-Freunde e.V.


Aus dem Gedanken an ein Lok-Museum in Ulm entstand der "Marktführer" bei Sonderfahrten mit historischen Schnellzügen, unter anderem mit 2 Maschinen der legendären Schnellzugdampflok der Baureihe 01. Durch den Einsatz schwerer Güterzugmaschinen und durch spektakuläre Spezialeinsätze, wie die Bespannung des historischen "Orient-Expreß" und Dampflok-Langläufe ins Ausland, haben sich die UEF international einen Namen gemacht.

Zwischen Amstetten und Gerstetten auf der Schwäbischen Alb, einer WEG-Bahn, setzen die UEF einen Lokalbahnzug der 30er Jahre ein, daneben dampft es auf dem "Alb-Bähnle", der Schmalspurbahn Amstetten - Oppingen. Von der uns benachbarten Altbahn Karlsruhe - Bad Herrenalbe, die bundesweit als Musterbetrieb des öffentlichen Nahverkehrs gilt, sind die Dampfzüge der UEF nicht mehr wegzudenken.

- BITTE UNTERSTÜTZEN SIE DIESE VEREINE DURCH IHRE MITFAHRT -

Schwarzwaldbahn Calw-Weil der Stadt



CALW Süd
Calw Mitte
Fuchs Klinge
W
Heumaden
Muckberg
Schulzentrum
W
Althengstett
Ostelsheim
Dätzingen
B
Schafhausen
H
 -BahN WEIL DER STADT

... auf der richtigen Spur

Untereinander geschrieben ergeben die Vorschläge für die neuen Haltestellen der Schwarzwaldbahn deren Namen - ein gutes Omen?

MIT VOLLDAMPF VORAUSS!

Mehr und mehr wurde sie in den letzten Jahren
auf das Abstellgleis geschoben.

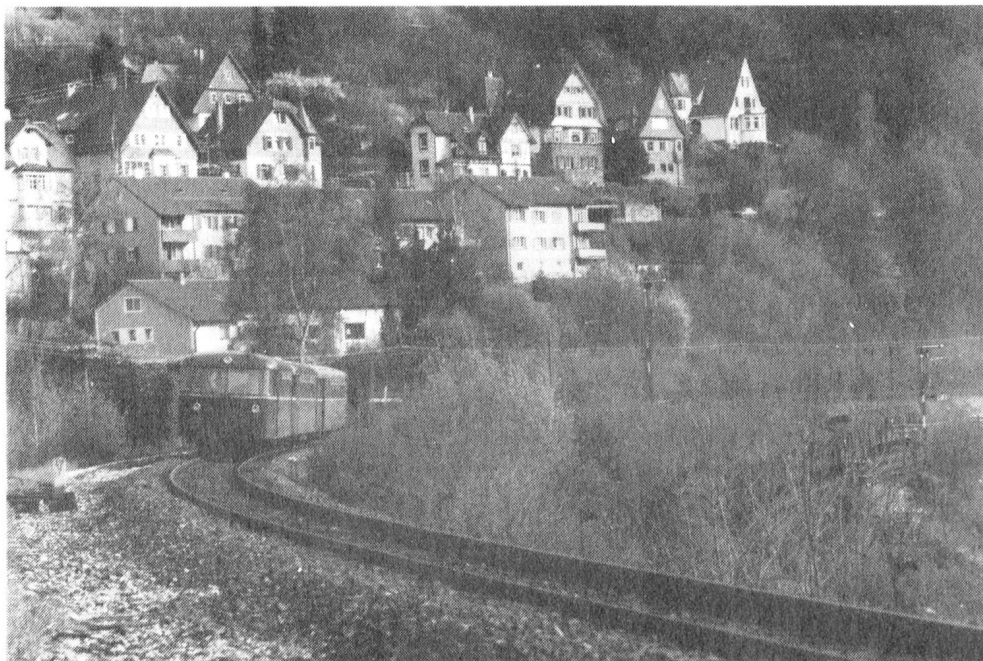
Aber manchmal fährt sie schon wieder - zur Freude aller.

Der Dampf geht ihr nicht aus.

Machen Sie jetzt Ihren Geld-Plänen Dampf.

Schieben Sie sie nicht aufs Abstellgleis.

Die Geldberater bei uns helfen Ihnen dabei.



Kreissparkasse

*Engagiert und
leistungsstark*

Calw

