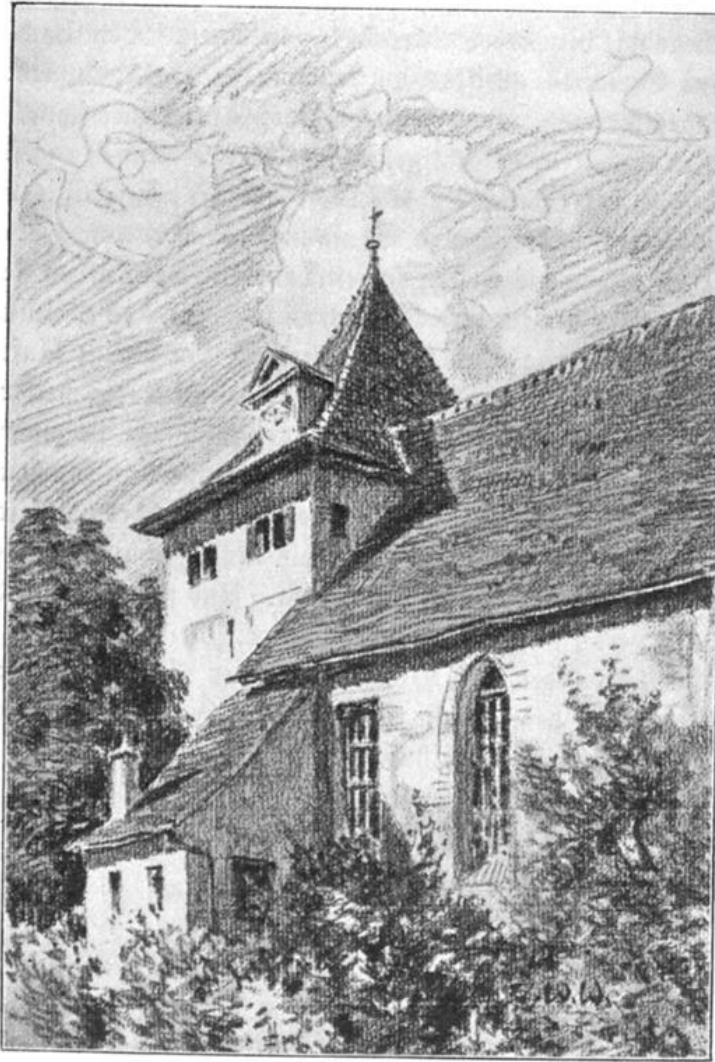


46. Die Schwarzwaldbahn von Weilderstadt nach Calw.

Hat der Zug die fruchtbaren Gefilde des Strohgäus durchheilt, so nähert er sich bei Weilderstadt den Grenzen unseres Oberamts. Die Strecke Stuttgart — Weilderstadt wurde am 1. Dezember 1869 dem Betrieb übergeben; das Endstück Weilderstadt — Calw konnte wegen der vielen technischen Schwierigkeiten (Dämme, Einschnitte, Tunnels) erst am 20. Juni 1872 vollendet werden. Die Länge der



Kirche in Ostelsheim.

Zeichnung von Prof. W. Weißer in Ulm.

Bahn von Stuttgart bis Calw beträgt 56 Kilometer. Ein Kilometer Bahnkörper kostete im Durchschnitt annähernd eine halbe Million Mark. Doch stellen sich die Baukosten in unserem Oberamt der vielen Kunstbauten wegen noch bedeutend höher. Zunächst zieht sich die Bahn von Weilderstadt nach Schafhausen am linken Talrand der Würm hin. Um die Steigung vom Würmtal ins Tal des Altbachs zu überwinden, durchschneidet und umkreist sie schleifenartig den Harberg bei Schafhausen. Vom Harberg aus sehen wir im Hintergrunde Döffingen, wo die Weilderstädter und ihre Verbündeten dem Heere Eberhards des Greiners im Jahre 1388 erlagen. Wir fah-

ren vorüber an der am Fuße des Harberges im Altbachtale liegenden katholischen Ortschaft Dödingen, woselbst inmitten eines herrlichen Parkes ein früher dem Deutschherrnorden gehöriges Schloß gelegen ist. Nach kurzer Fahrt durchs Wiesental des Altbachs, vorüber an einer Stelle, wo die Gebiete der Oberämter Böblingen, Leonberg und Calw zusammenstoßen, geht's nach Ostelsheim. Der gedrungene, frühmittelalterliche Kirchturm ragt wenig über die Häuser, ist aber trotzdem interessant und stimmungsvoll. Ostelsheim besitzt erst

seit 1905 eine Haltestelle. Durch die Höhen der Wasserscheide zwischen Würm und Nagold führt nun die Bahn im Forsttunnel und seinem langen, 23 m tiefen Voreinschnitt. Beim Einschnitt wurde das Gerippe eines Mammut, des mächtigen Elefanten der Eiszeit, zutage gefördert. Althengstett liegt am Fuße von Muschelkalkhügeln. Über die ansehnlichen Häuser Althengstetts ragt der stattliche Turm der Kirche. Deren Einweihung durch Papst Leo IX., einen Verwandten der Grafen von Calw, ist keine geschichtliche Tatsache, sondern gehört ins Reich der Sage. Während die Bahn von Weilderstadt bis Althengstett genau 100 Meter gestiegen ist, hat sie von hier aus bis ins Nagoldtal ein Gefäll von 172 Meter. Um eine Zahnradstrecke zu vermeiden und um das Gefäll auf einen möglichst langen Weg zu verteilen, macht die Bahn einen großen Umweg. Am Rande des Nagoldtales angekommen sehen wir einen Teil der Stadt Calw anmutig zwischen steilen Talwänden gebettet. Über die jenseitigen, im dunkelblauen Duft uns gegenüberliegenden Bergesreihen schweift unser Blick, und Lützenhardt bei Sonnenhardt, der Calwer Hof, der Windhof und Alzenberg werden sichtbar. Nun wendet sich die Bahn Hirsau zu. Sie läuft durch den über einen Kilometer langen, bis zu 36 Meter tiefen Feldhütteneinschnitt und fährt in einem 516 Meter langen Tunnel unter dem Welzberg hin. Nach dem Verlassen des Tunnels sehen wir uns plötzlich mitten in den Schwarzwald versetzt; wir haben die Muschelkalklandschaft mit ihrem Wechsel von Fruchtfeldern, Hopfengärten, Steinriegel, Schlehdornhecken und Heiden hinter uns. Die Fahrt geht über das Tal des Tälesbachs auf einem 64 Meter hohen Damme (früher der größte Eisenbahndamm der Welt). Nun wendet sich die Bahn wieder Calw zu. In unvergleichlicher Anmut liegt zu unsern Füßen Hirsau. Der fast 900jährige ehrwürdige Turm der verschwundenen Peterskirche erhebt sich stattlich über die Trümmer des Klosters. Dicht in den Berg eingegraben zieht sich die Bahn ins Tal herunter. Auf 60 Meter Länge hat sie 1 Meter Gefäll, ist also fast so steil wie die Geislinger Steige, die allerdings schon auf 45 Meter Länge 1 Meter Gefäll aufweist. Nun saust sie in Calw auf dem 20 Meter hohen und ebenso weiten Viadukt über den Ziegelbach und die Stuttgarter Straße hinweg dem stattlichen Bahnhofe zu. Ohne Bahn wäre Calw ein unbedeutendes Städtlein geblieben. Manche Calwer sahen dies zur Zeit ihrer Erbauung nicht ein, ja sie glaubten, die Bahn bringe ihnen nur Schaden. Heute möchte wohl niemand mehr die Eisenbahn entbehren.

