

Sinft & Heute

Beiträge aus dem Kreisgeschichtsverein Calw



Zur Verkehrsgeografie der Calwer Schwarzwaldbahn

Der Bahnhof zu Calw

Nagold – Herrenberg: ein Eisenbahnprojekt mit Geschichte

Der württembergische Straßenbaumeister Georg Heinrich Feldweg

Die Herrschaftsbrücken auf Station Teinach

Die Entstehung der heutigen B 294

Ein Umzug vor 300 Jahren

Heft 20

Sinft & Heute

Heft 20
2011

Beiträge aus dem Kreisgeschichtsverein Calw

Herausgeber:
Kreisgeschichtsverein Calw e.V.

Redaktion: Hermann Wulzinger

Beirat: Klaus Pichler, Martin Frieß, Horst Roller

Zum Bild der vorderen Umschlagseite

Das umseitig auf dem Titelblatt abgebildete Gemälde zeigt ein Aquarell im Format 61 x 48 cm, das der in Calw geborene Maler Rudolf Schlichter gemalt hat; es trägt den Titel „Schwarzwaldlandschaft“ und soll um 1930 entstanden sein. Unverkennbar ist die doppelgleisige Bahnstrecke Calw – Althengstett dargestellt: der Maler sitzt oberhalb der heutigen Calwer Hindenburgstraße und schaut streckabwärts in Richtung Hirsau und Fuchsklingentunnel; links neben dem Telegrafmasten sieht man ein kurzes Stück der gegenläufigen Bahnstrecke unterhalb der Hirsauer Kehrschleife, linksseitig die Schwarzwaldhänge der westlichen Nagoldseite.

Das Gemälde gehört zur Kunstsammlung der Sparkasse Pforzheim Calw. Sowohl die Sparkasse als auch Frau Viola Roehr-von Alvensleben, München, haben freundlicherweise die Genehmigung zum Nachdruck erteilt.

Der Maler und Schriftsteller Rudolf Schlichter wurde am 6. Dezember 1890 in Calw geboren und starb am 3. Mai 1955 in München. Sein bewegtes Leben schildert Uli Rothfuss in dem Buch „Zwischen den Fronten — Der Maler, Illustrator und Schriftsteller Rudolf Schlichter“, Kreissparkasse Calw 1990, 189 Seiten, ISBN 3-928116-01-0.

Dieser Schrift ist [Seite 57] der nachfolgende Text entnommen, der sich auf die Bahnstrecke Calw – Althengstett bezieht; Rudolf Schlichter hat ihn in

seinem autobiografischen Roman „Das widerpenstige Fleisch“ im Kapitel „Landschaft und Umwelt“ niedergeschrieben:

... Weiter herein, etwa zwanzig Meter über dem Flußspiegel, liegt der Bahnhof, ziemlich außerhalb am südlichen Ende der Stadt. Von hier aus führen drei Strecken nach der Außenwelt, eine nach Norden, der Stadt Pforzheim zu, eine südlich nach Horb im Neckartal und die dritte östlich gegen Stuttgart. Am interessantesten, ja geradezu geheimnisvoll erschien mir als Kind die Stuttgarter Strecke. Doppelgleisig zweigt die Bahnlinie gleich hinter dem Bahnhof von der Pforzheimerstrecke ab und windet sich nun, zuerst parallel mit der unteren Pforzheimer Linie, dann aber gewaltig aufsteigend, am Kapellenberg und an der steilen Felswand des Welsberges entlang, nach der Talseite jäh abfallend. Oberhalb des Klosters H[irsau] biegt die Stuttgarter Strecke, während die Pforzheimer in nördlicher Richtung im Tal weiterläuft, scharf nach Osten ab in das schluchtartige Tal der Fuchsklinge, macht einen scharfen Bogen und verschwindet im Fuchsloch in südöstlicher Richtung im Kehrtunnel. Gleich hinter dem Tunnelausgang bietet die Landschaft einen überraschenden Anblick; man befindet sich jetzt in ziemlicher Höhe, sieht unten im tiefeingeschnittenen Tal die Stadt mit dem vorher befahrenen, unteren Teil der Strecke liegen, dahinter die dunkel bewaldet aufsteigenden Berge. Als Schuljunge verglich ich diese, mich phantastisch anmutende Umgebung der Stadt, mit den durch Karl May und andere Indianergeschichten berühmt gewordenen Canyons des amerikanischen Felsengebirges...

Anschrift des Kreisgeschichtsvereins Calw e.V.

Hans Schabert
Laienbergstraße 135
75323 Bad Wildbad

E-Mail: HansSchabert@t-online.de

Internet: www.kgv-calw.de

Inhaltsverzeichnis

Heft 20, 2011

	Seite
Vorwort des Vorsitzenden Hans Schabert	4
Zum Inhalt dieses Heftes Hermann Wulzinger	5
Durchgangsbahn ohne Durchgang Zur Verkehrsgeografie der Calwer Schwarzwaldbahn Hans-Joachim Knupfer, Leonberg	7
Der Bahnhof zu Calw Roland Feitenhansl, Karlsruhe	13
Nagold - Herrenberg Ein Eisenbahnprojekt mit Geschichte Martin Frieß, Calw	25
Georg Heinrich Feldweg (1812 - 1895) Ein bedeutender württembergischer Straßenbaumeister des 19. Jahrhunderts im württembergischen Nordschwarzwald und im Gäu Fritz Kalmbach, Altensteig / Dettingen-Erms	31
Die Herrschaftsbrücken auf Station Teinach Horst Roller, Calw-Stammheim	39
„Nachbarschaftsstraße in Notstandsarbeit“ Die Entstehung der heutigen B 294 entlang einer alten Floßstraße Hans Schabert, Bad Wildbad	49
Reisen auf „bodenloßen“ Straßen Ein Dokument zur Verkehrsgeschichte aus dem Kreisarchiv Calw Martin Frieß, Calw	61

Die Autoren und ihre Anschriften:

Hans-Joachim Knupfer, Annette-Kolb-Straße 4, 71229 Leonberg, E-Mail: knupfer@schwarzwaldbahn-calw.de
Dr. Roland Feitenhansl, Sophienstraße 182, 76185 Karlsruhe, E-Mail: roland.feitenhansl@web.de
Martin Frieß, Kreisarchiv, Landratsamt, 75365 Calw, E-Mail: 44.friess@kreis-calw.de
Fritz Kalmbach, Drosselweg 16, 72581 Dettingen-Erms, E-Mail: fritz.kalmbach@t-online.de
Horst Roller, Holzbronnerstraße 1, 75365 Calw-Stammheim, E-Mail: horst.roller@gmx.net
Hans Schabert, Laienbergstraße 135, 75323 Bad Wildbad, E-Mail: HansSchabert@t-online.de

Vorwort des Ersten Vorsitzenden

Liebe Leser von „Einst&Heute“,

im 25. Jahr des Bestehens unseres Kreisgeschichtsvereins Calw liegt die 20. Ausgabe von „Einst&Heute“ in einem etwas modernisierten Schrift- und Satzbild und erstmals bunt bebildert vor Ihnen! Möglich geworden ist der durchgängige Farbdruck dank des Sponsorings der Sparkasse Pforzheim Calw auf der einen und der emsigen Arbeit unseres ehrenamtlich Satz sowie Lay-out bis zur druckreifen Datei fertigenden zweiten Vorsitzenden Alfred Kiefer auf der anderen Seite; die erheblichen Einsparungen aus der Eigenleistung gaben genügend finanziellen Spielraum, um einen kompletten Buntdruck ohne Mehrkosten in – wie Sie sicher bestätigen können – hoher Qualität zu erreichen. Dafür möchte ich unserem fleißigen „Ehrenamtlichen“ wie auch Sparkassen-Vorstand Hans Neuweiler und den uns aus seinem Team heraus Unterstützenden herzlich danken! – Nicht minder gilt Dank natürlich den Autoren, die auch für dieses Heft wieder zur Feder gegriffen haben, um interessante Beiträge zu erstellen. Diesmal haben Vorstand und Redaktionsteam zusammen das Schwerpunktthema „Verkehr“ gewählt, und im Innern des Heftes können die Leser feststellen, wie vielfältig dieses Thema ist, das oft ganz besonders Vergangenheit und Gegenwart verbindet.

Natürlich ist jeder Verfasser für seinen Beitrag verantwortlich, aber Redakteur Hermann Wulzinger und sein Beirat mit Dr. Klaus Pichler, Kreisarchivar Martin Frieß und meinem Vorgänger im Amt des KGV-Vorsitzenden, Horst Roller, sorgen mit wachem Verstand und ihrem Wissen dafür, dass möglichst keine Ungenauigkeit, kein Fehler „durchrutscht“. Auch ihnen gebührt dafür ein herzliches „Dankeschön“!

„Zur Feder gegriffen“, wie ich oben schreibe, das ist natürlich im Sinn des Wortes längst überholt. In Dateien auf dem PC geschrieben kommen heute in der Regel die Beiträge samt digitaler Fotos oder Scans bei unserem Redakteur Hermann Wulzinger auf dem Computer an und können so nach dem Redigieren an unseren Gestalter per E-Mail oder Datenträger weitergeleitet werden; Alfred Kiefer bringt dann mit seinem Know-how alles in eine einheitliche Form und schafft die Voraussetzungen für eine gute Wiedergabe der Bilder. Seit Erscheinen der ersten Ausgabe im Jahr 1990 unter dem Vorsitz des Vereinsgründers und damaligen Kreisarchivars Jürgen Rauser hat es da in der Technik bis heute

immer wieder Veränderungen und große Fortschritte gegeben.

Über das Vereinsgeschehen werden ja unsere Mitglieder und Freunde über die Nachrichtenbriefe mit aktuellen Beiträgen und heimatgeschichtlichen Betrachtungen ständig informiert. Deshalb soll an dieser Stelle nur kurz auf die Publikationen des Vereins eingegangen werden. Als „Einst&Heute“-Heft Nummer 21 soll bald nach der Feier des Jubiläums zum 25. Jahrestag der Gründung, dem 3. Oktober 2011, eine Sonderausgabe erscheinen; darin sollen die Reden und vorgetragenen Fakten zum für die Veranstaltung gewählten jungen geschichtlichen Thema, „Die Wirkung der Wiedervereinigung auf unsere – und deren Begleitung aus unserer Heimat“, ihren Niederschlag finden. Wie alle Ausgaben ist auch diese im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Nummer 22 wird dann in den folgenden Monaten ein ganz normales (farbiges) Heft, für das schon jetzt eine Reihe von Aufsätzen vorliegt. Immer wieder möchten Interessierte die gesamte Serie dieser Geschichtshefte, die von den Nummern 1 bis 20 zum günstigen Paketpreis – wieder – lückenlos geliefert werden kann.

Gut läuft der Verkauf der vom Verein herausgegebenen Bücher: „Heimatbuch Landkreis Calw“ sowie „Die Bäder im Kreis Calw“. Die Auflage von 1.030 Stück des letztgenannten, erst Ende 2010 erschienenen Bildbands ist zu Zweidritteln verkauft; beide Bände werden oft auch zum günstigen Preis als „Duo“ bezogen. Bestellungen dazu und für „Einst&Heute“ nimmt Alfred Kiefer entgegen (Tel.: 07081-7740; E-Mail: kiefer.alfred@t-online.de). Erscheinen soll für 2012 erneut der kostenlos abgegebene Veranstaltungskalender „Heimatgeschichte und Traditionspflege im Bereich des Altkreises Calw“, nachdem die drei bisherigen Auflagen (von 7.000 Stück) viel Interesse fanden.

Nebenstehend gibt zum Inhalt dieses „Einst&Heute“-Heftes Redakteur Hermann Wulzinger Inhaltsangaben und Hinweise, und ich wünsche Ihnen beim Blättern und Lesen viel Spaß!

Bad Wildbad, im Sommer 2011

Ihr

Hans Schabert

Zum Inhalt dieses Heftes

Zum ersten Mal in der 25-jährigen Vereinsgeschichte und in der nunmehr 20 Hefte umfassenden Reihe unserer Einst&Heute-Publikationen konzentriert sich eine Ausgabe auf ein einziges Thema, nämlich auf verschiedene Aspekte der Verkehrsgeschichte innerhalb des heutigen Landkreises Calw. Die Anregung dazu kam vom Tag des Denkmals, der im letzten Jahr dem Thema Verkehr gewidmet war. Und erstmals können wir die Beiträge in farbigem Gewand liefern – ein willkommenes Geschenk der Sparkasse Pforzheim Calw zur Jubiläumsnummer 20.

Drei Beiträge befassen sich mit der eisenbahngeschichtlichen Erschließung der Region im 19. Jahrhundert, u.a. mit der vor mehr als 100 Jahren schon einmal geplanten, aber bis heute nie verwirklichten Bahnstrecke Nagold – Herrenberg, drei weitere mit straßenbaulicher Historie. Auch die Flößerei, vor dem Aufkommen der Eisenbahn unentbehrlich für den Abtransport des Schwarzwaldholzes, kommt marginal zur Sprache. Dass wir uns beim Thema Eisenbahn- und Bahnhofsbau des Sachverständes zweier Fachleute bedienen haben, die nicht unserem Verein angehören, schulden wir der speziellen Materie.

Ein solcher Fachmann ist Hans-Joachim Knupfer aus Leonberg, der die umfangreiche Geschichte der Bahnstrecken von Stuttgart über Weil der Stadt und Calw nach Nagold und von Pforzheim nach Eutingen darstellt; sein im Jahr 2010 erschienen Buch „Die württembergische Schwarzwaldbahn – Württembergs längste Gebirgsbahn“ weist ihn als profunden Kenner der alten Strecken und der neuen Visionen aus. Mit seinem Sachverständer unterstützt er alle Gremien, die mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Weil der Stadt – Calw beschäftigt sind.

Roland Feitenhansl, nach dem Studium der Kunstgeschichte im Denkmalschutz tätig, schrieb seine Magisterarbeit (1998) über „Typenbahnhöfe im württembergischen Nordschwarzwald“ und seine Doktorarbeit (2002) über den Hauptbahnhof Heilbronn. So lag es nahe, ihn um einen Beitrag über den denkmalgeschützten alten Calwer Bahnhof zu bitten. Wenn wundert's, wenn er an diesem repräsentativen Bauwerk Zitate italienischer Renaissancearchitektur entdeckt?

Die weiteren Beiträge stammen von Mitgliedern unseres Vereins:

Der Calwer Kreisarchivar Martin Frieß kann aus den Unterlagen des eigenen Archivs belegen, dass es um 1900 schon einmal ausgearbeitete Pläne für eine „Lokalbahn“ von Herrenberg nach Nagold gab.

Dem immer wieder fündigen Altensteiger Archivar Fritz Kalmbach ist aus befreundetem Familienbesitz das Tagebuch des in Calw geborenen und zuletzt in Hirsau wohnhaften württembergischen Straßenbaumeisters Georg Heinrich Feldweg in die Hände gefallen, dem in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts der Erhalt und die Erweiterung des Straßennetzes im nördlichen Schwarzwald und im Gäu oblag. Das Tagebuch gibt nicht nur Einblick in sein Dienst-, sondern auch in sein Privatleben. Es kann hier nur auszugsweise wiedergegeben werden – eine Publikation des gesamten Opus wäre sehr zu wünschen.

Horst Roller rollt mit der ihm eigenen Sorgfalt die Geschichte der „Herrschaftsbrücken auf Station Teinach“ vom 17. Jahrhundert bis zur jüngsten Instandsetzung im Jahr 2009 auf.

Hans Schabert führt den Leser zurück in die 1930er-Jahre, als die Kleinenztalstraße, damals noch „Nachbarschaftsstraße“, heute die Bundesstraße 294, im Rahmen einer „Notstandsarbeit“ zwischen Calmbach und der Markung Simmersfeld neu trassiert und ausgebaut wurde. Er kommt in diesem Zusammenhang auch auf den ehemaligen Flößerbetrieb auf der Kleinen Enz zu sprechen.

Ein anekdotisches Schlusskapitel ist der abenteuerliche Umzugsbericht des Wildbader „Specialis und StadtPfarr“ Georg Fridrich Schweizer, der 1718 von Westheim nach Wildbad versetzt wurde und danach gegenüber der vorgesetzten Kirchenbehörde mit den miserablen Straßen- und Wetterverhältnissen die übersteuerten Umzugskosten begründete. Martin Frieß ist in seinem Calwer Kreisarchiv auf diesen lebensnahen Bericht gestoßen.

Allen Leserinnen und Lesern sei eine anregende Lektüre gewünscht!

Hermann Wulzinger

Schulstraße 23 ,75385 Zavelstein, Tel. 07053-8282
E-Mail: wulzinger.zav@web.de

Klagelied eines unbekanntes Reisenden

Dass das Reisen in früheren Zeiten eher als beklagenswerte Notwendigkeit denn als ein Vergnügen angesehen wurde, zeigt das folgende alte Gedicht eines anonymen Reisenden:

O reiserei, du harte speis,
wie tust du mir so we im pauch!
im stro so peissen mich die leus,
die leilach¹ sind mir viel zu rauch.
ich tumer gauch
warumb tu ich das?

¹ Heute noch in Österreich gebräuchliches Wort für Bettlaken.

Durchgangsbahn ohne Durchgang

Zur Verkehrsgeografie der Calwer Schwarzwaldbahn

Hans-Joachim Knupfer, Leonberg

"Wenn es richtig ist, dass nur die Eisenbahnen gut rentieren, die mit alten Römerstraßen zusammenfallen, dann darf diese Linie sich wenig Hoffnung auf Rentabilität machen": So führte Oscar Fraas anno 1880 zwar seine Beschreibung der Nagoldtalbahn an, die heute unter dem etwas missverständlichen Begriff „Kulturbahn“ zwischen Horb, Calw und Pforzheim vermarktet wird (unter dem Produktname Kulturbahn werden anderswo Theaterzüge und dergleichen vermarktet). Doch sinngemäß darf man Fraas' Zitat auch auf die benachbarte Schwarzwaldbahn Stuttgart – Calw anwenden. Eine Römerstraße führte nämlich von Stuttgart über Leonberg in Richtung Pforzheim, aber nicht nach Calw. Die Schwarzwaldbahn überquert von Zuffenhausen aus die Löbebene, um ab Ditzingen vorerst dem Glemstal inmitten der steilen Muschelkalkfelsen am Hang zu folgen, eine in Württemberg fast einmalige Trassierung – selbst die felsenreiche Donautalbahn nützt üblicherweise den Talgrund und nicht den Hang.

Auch die Scheitelstrecke zwischen Weil der Stadt und Calw ist einmalig: Nirgends sonst im Land werden per Schiene auf so kurzer Luftlinie insgesamt so große Höhenunterschiede bewältigt, auch nicht bei den beiden als erstes ins Gedächtnis kommenden Mittelgebirgsbahnen in Württemberg, der Geislinger Steige und der Zollernbahn. Allen drei gemeinsam ist ein Scheitelpunkt, Stuttgart – Ulm hat mit Amstetten und Beimersetten sogar zwei. Die Schwäbische Alb wird von zwei weiteren Bahnen überquert, der Brenzbahn und der Gäubahn bei Spaichingen, aber beide — und eigentlich auch die Geislinger Steige — verlaufen über Talpässe, bei denen der Scheitelpunkt kaum in Erscheinung tritt. Nach der von der Geografin Margarete Oberreuter angegebenen Einteilung sind Bahnstrecken mit Neigungen zwischen 1:200 und 1:100 Hügellandbahnen, solche mit Neigungen stärker als 1:100 gelten als Gebirgsbahnen. Fast alle Hauptstrecken in Württemberg haben jedoch eine maximale Neigung von 1:100 oder flacher. Das sind die Ausnahmen:

Kinzigbahn (1886) 1:43
Geislinger Steige (1850) 1:44,5
Zollernbahn (1878) 1:45
Gäubahn (1879) zwischen Stuttgart und Hasenberg (Westbahnhof) 1:52, dann 1:60

Schwarzwaldbahn (1872) 1:60

auf kurzen Abschnitten 1:55
Tauberbahn (1869) Mergentheim – Crailsheim 1:70
Remsbahn (1861) zwischen Cannstatt – Fellbach 1:80 (sonst 1:100)
Enzbahn (1868) bei Wildbad 1:80 (sonst 1:100)

Die Übersicht zeigt, dass die steilste Hauptstrecke im Lande nicht die viel gerühmte Geislinger Steige ist, sondern die Kinzigtalbahn zwischen Alpirsbach und Loßburg. Die ununterbrochene Länge ihres Neigungsabschnittes ist übrigens knapp zehn Kilometer lang und damit um ein Drittel länger als der der Geislinger Steige, der also zu Unrecht eine Spitzenposition unterstellt wird. Der Rekord, den längsten ohne waagerechte Unterbrechung verlegten Steigungsabschnitt zu besitzen, kommt der Schwarzwaldbahn zwischen Calw und Althengstett zu: 10,7 Kilometer geht es da "am Stück" hinauf oder hinab. Das ist wahrscheinlich sogar in ganz Deutschland einmalig. Württembergs Schwarzwaldbahn ist somit, chronologisch gesehen, zumindest die dritte und gleichzeitig auch die längste Gebirgsbahn des Landes, wenn man die definitive Länge des eigentlichen Steilabschnittes zum Maßstab macht. Geislinger Steige, Zollernbahn und Stuttgarter Gäubahn sind Hangbahnen, die ihre Richtung insgesamt stetig beibehalten. Württembergs "klassische" Gebirgsbahn, die sich in Serpentin den Hang hinaufschraubt, rein geografisch sozusagen auf der Stelle tretend, jedoch wichtige Höhenmeter zurücklegend, ist die Calwer Schwarzwaldbahn. Die Brennerbahn in Österreich gab den Technikern das Vorbild für sie ab. Dass Althengstett mit 511 Höhenmetern den höchstgelegenen Bahnhof in der ganzen Metropolregion Stuttgart bildet, unterstreicht den anspruchsvollen Charakter — und die Wichtigkeit einer reaktivierten Schwarzwaldbahn als ganzjährig wettersicherer, kalkulierbarer Verkehrsverbindung.

Hinterland im Süden

Dass in Calw aus heutiger Sicht zwei vom Charakter her eingleisige Hauptstrecken mit ganz unterschiedlichen Grundrichtungen T-förmig aufeinandertreffen und kein "Kreuz" bilden, ist verkehrsgeografisch "verdächtig", denn warum wurde so etwas gebaut? Zahlreiche aufwändige Eisenbahnbauten auf kleinem Raum, für dieses Einzugsgebiet überdimensioniert erscheinend ... Wer von Horb oder Pforzheim nach Stuttgart will oder umgekehrt, fährt direkt per Gäubahn oder Hauptbahn, aber nicht via Calw "über's Eck". So bleibt der Schwarzwaldbahn statt eines überörtlichen Aufkommens nur die regionale Andienung – eine Durchgangsstrecke ohne Durchgangsverkehr! Das sieht sehr nach einem "zufälligen" Bahnknoten aus, weniger verkehrlich als chronologisch begründet. Um nochmals Oberreuter zu zitieren: Die Schwarzwaldbahn "wurde als Hauptbahn gebaut, weil damals über den Bau von Nebenbahnen noch keine gesetzliche Regelung getroffen war". Doch schon Oscar Jakob wies 1895 ausdrücklich darauf hin, dass entgegen der ersten Planung dann der zu erwartende Holztransport "durch mäßige Steigungen und größere Krümmun-

Bezirkskrankenhaus



CALW. BLICK AUF DIE 3 BAHNLINIEN



Calw vom Flugzeug aus.

Zwei alte Postkarten von Calw.

gen berücksichtigt wurde". Um durch den Holzexport des Nagoldgebietes eine bessere wirtschaftliche Grundlage für die Schwarzwaldbahn zu geben, entschied man sich also bereits in der frühen Planungsphase für deren aufwändigere Trassierung.

Das erklärt im Übrigen das Abgehen von der steilen "Direktverbindung" über Simmozheim und stattdessen die Führung über Schafhausen mit der dortigen ersten künstlichen Längenentwicklung. Kein Wunder, dass das Schlusstück Weil der Stadt – Calw der Schwarzwaldbahn gleichzeitig mit dem Mittelabschnitt Calw – Nagold der Nagoldbahn eröffnet worden ist. Er bildet die organische Weiterführung der Schwarzwaldstrecke, seine Umgebung ist ihr eigentliches Hinterland. Kein Wunder auch, dass nach damaliger Auffassung die Schwarzwaldbahn bis zur Stadt Nagold reichte und Pfarrer Hochstetter seinen Bahnreiseführer von 1872 der "Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold" widmete.

Dass der letzte, wieder nach Westen statt nach Süden führende Abschnitt der Achse Stuttgart – Nordschwarzwald, die Strecke Nagold – Altensteig, erst rund 20 Jahre später als Schmalspurbahn erfolgte, tut dem keinen Abbruch. Die Schmalspur stand dabei nicht für eine geringere Bedeutung, im Gegenteil: Nagold – Altensteig wurde, gemeinsam mit Schiltach – Schramberg, als wichtigste Lokalbahn zuerst gebaut. Die Normalspur galt für solche Zwecke generell zu Recht als nicht finanzierbar. Die Schmalspur erfüllte den gleichen Transportwert bei weniger Energieumsatz, gleicher Belastung und gleichem Tempo. Württembergs staatliche Schmalspurstrecken waren die technisch hochwertigsten, rationellsten und wirtschaftlich durchdachtesten derartigen Systeme in Deutschland. Dass Schramberg dann — auf badischen Druck — doch auf Normalspur erreicht wurde, war ursprünglich nicht geplant und nötigte Württembergs Staatsbahn zu teuren Spezialkonstruktionen. Die Schmalspur wäre auch hier effektiver und wirtschaftlicher gewesen.

Eigentlich sind es drei unterschiedliche Verkehrsbeziehungen, die in Calw zusammenkommen: einmal die Achse Stuttgart – Calw und weiter bis Nagold, zumindest seinerzeit aus Sicht des Bahnverkehrs. Andere nennenswerte Verkehrswege außer der Schifffahrt und Flößerei gab es um 1870 nicht. Da Calw aus politischen Gründen "sowieso" angebunden werden sollte, war es buchstäblich naheliegend, auch Nagold mit der gleichen Bahnstrecke zu erschließen. Denn so musste der gewaltige Aufwand, bei der steilen Topografie per Schiene vom Höhenrücken der Gäu-Nagold-Platte hinunter ins Nagoldtal zu kommen, nur einmal betrieben werden. Gleichzeitig war das aber auch eine wirtschaftliche Notwendigkeit, denn in Calw tritt der wohl im Lande einmalige Fall auf, dass eine recht bedeutende Stadt nach einer Seite — nämlich nach Westen — kein Hinterland hat: kein irgendwie nennenswertes Einzugsgebiet, keine wichtige alte Straße. Die topografische Ungunst verbietet es. Eine Stadt wie Calw, bei aller Ehre, bot aber wirtschaftlich zu wenig Potenzial, um den hier besonders aufwändigen Bahnbau zu finanzieren. Mit der Wei-

terführung der Schwarzwaldbahn in einem Zug bis Nagold waren zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Auch Nagold bekam seine Anbindung an die "Residenz", also Stuttgart, und das Verkehrsaufkommen von Nagold, seinem Umland — das dort ja die Bezeichnung verdient — und den Zwischenorten rechtfertigten nun unter dem Strich die Investition.

König Karls Kurve

Die zweite Verkehrsrelation hatte eigentlich mit rollendem Verkehr wenig, mit Politik aber viel zu tun. Seit 1865 war Württembergs Staatsbahn in der unglücklichen Lage, dass es zwar die Enzbahn nach Wildbad gab, aber dass ihr Ausgangspunkt Pforzheim in Baden lag, somit hoheitlich, verwaltungstechnisch und betrieblich im Ausland. Baden gestand zwar der württembergischen Bahnverwaltung einen eigenen kleinen Kopfbahnhof am Westrand des Pforzheimer Bahnhofs zu. Die Schienen liegen heute noch, ab und zu fährt ein Zug der Nagoldbahn noch von dort ab (Gleis 101). Auch gab es einen separaten württembergischen Güterbahnhof in Pforzheim. In beiden Fällen bot das neben einer einfacheren Abrechnung der Leistungen auch den Vorteil für die Kunden, dass diese ihre Fahrkarten oder Frachtbriefe durchgehend lösen und in der Währung des Empfängerlandes (also Württemberg) begleichen konnten. Alles andere wäre für beiden Seiten teurer gekommen. Auch die Uhrzeit war, geografisch bedingt, unterschiedlich, die Mitteleuropäische Normalzeit (MEZ) folgte erst später.

Mit Brötzingen gab es den zweiten württembergischen Bahnhof auf extraterritorialem Gelände. Dort war vorgesehen und wurde auch so verwirklicht, dass sich die beiden württembergischen Bahnstrecken von Pforzheim nach Wildbad und ins Nagoldtal verzweigten. Das lag zwar auf badischem Boden, aber unter württembergischer Bahnhöheit. Topografisch und betrieblich bot sich aber noch ein weiterer Schritt an: Mit einer Verbindungskurve ließen sich dort beide Bahnstrecken direkt verbinden. Einen Bahnsteig besaß diese Kurve nicht, vielmehr diente sie durchgehenden Güterzügen vom Enztal Richtung Nagoldtal, Calw und Stuttgart. Der einfachere Weg, vor allem von der Steigung her, hätte "ganz normal" über Pforzheim und Bietigheim geführt — aber da hätte es sich zwischen Pforzheim und Mühlacker um badische Gleise gehandelt, es hätten Streckenbenutzungsgebühren an Badens großherzogliche Staatsbahn gezahlt und mühsam verhandelt werden müssen, denn Baden war an Staatseinnahmen aus württembergischer Fracht natürlich auch interessiert, wenn schon die Fracht selbst nicht über badische Städte verkauft und umgeschlagen wurde. Solchen Umständen ging man aus dem Wege, wenn es "eigene" Gleise gab. Baden handelte übrigens nicht anders und wehrte sich etwa jahrzehntelang verbissen gegen den Bau einer Würmtalbahn von Pforzheim nach Weil der Stadt — leider mit Erfolg.

Kurzum, über eine Bahnverbindung nicht nur von Stuttgart nach Calw, sondern weiter Richtung Pforzheim,

konnten nicht nur Transportaufkommen und Geld im schwäbischen Lande gehalten werden. Wenn seine Hoheit, Württembergs König Karl, im geliebten Wildbad auszuspazieren beliebte, rollte sein blauer Salonwagen nämlich auch über Schwarzwaldbahn und Nagoldtal in Richtung der grünen Enzaue. Undenkbar, das edle Gefährt via Mühlacker wie einen beliebigen Viehwagen ein Stück an einen badischen Zug zu hängen. Eisenbahner und Volksmund sprachen deshalb spaßhaft von der "Königskuve". Bis zum Sommer 1914 gab es gar ein beschleunigtes Zugpaar Stuttgart – Calw – Brötzingen Kurve – Wildbad, das also Pforzheim nicht mit einem Halt berührte. Dieser Zug sei "vor allem für den höherwertigen Verkehr mit dem Wildbad bestimmt", stellte die Staatsbahn in Stuttgart ausdrücklich fest, als sich Renningen um einen Aufenthalt bemühte. Sprich: Einem Bauerndorf sollte diese noble Verbindung nicht zugute kommen, und den Badenern eben auch nicht.

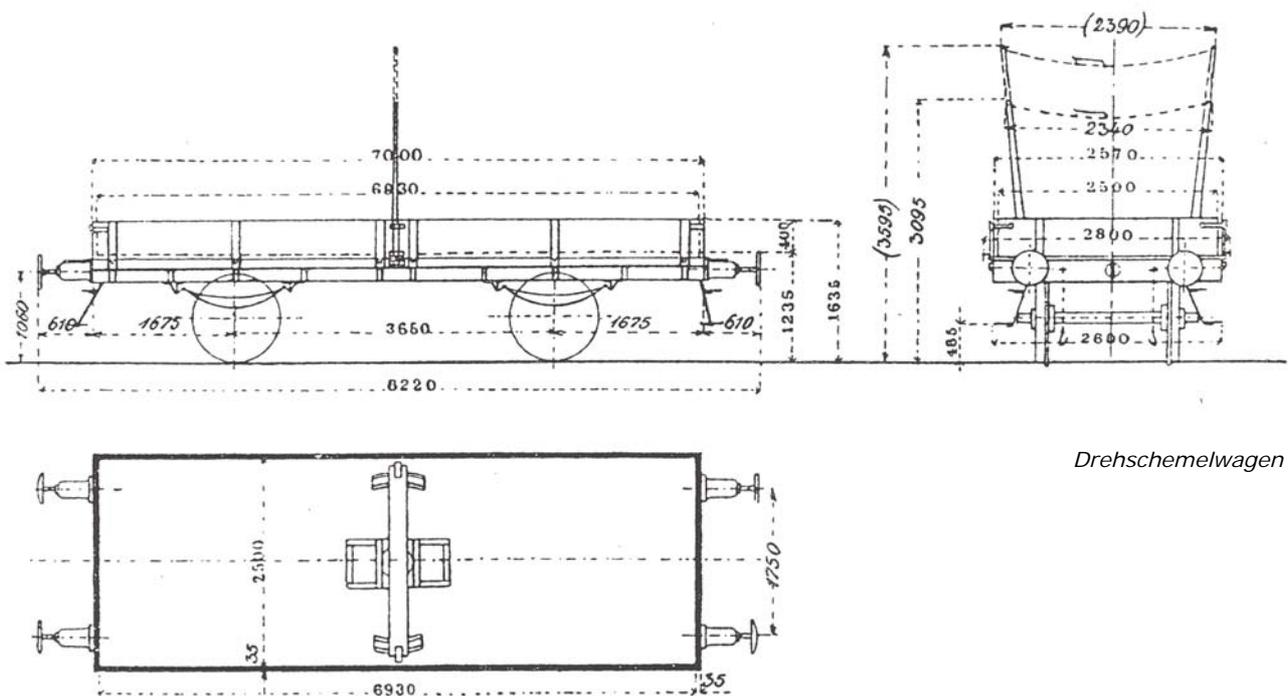
Was der Schwarzwaldbahn zur Auslastung verhalf, ging aber den beiden Nord- und Südzipfeln der Nagoldbahn an "natürlichem" Aufkommen verloren. Die Abschnitte Nagold – Calw und Calw – Pforzheim der Nagoldbahn hatten verkehrlich eher wenig miteinander zu tun: hier die verkehrliche Verbindung des oberen Nagoldtales mit Stuttgart, dort vor allem die betrieblich-politische Anbindung des Enztales ans Württemberger Netz. In Calw hingen die beiden Teile der Nagoldbahn eher "zufällig" zusammen, selbst wenn sie gemeinsam bedient wurden. Das äußerte sich eindeutig auch in der Gestaltung der Calwer Gleisanlagen: Die dort zweigleisige Schwarzwaldbahn mündete in gerader Linie in alle Bahnsteiggleise ein, während die eingleisige Nagoldbahn Calw nach Norden über im Abzweig zu befahrende Weichen verließ – also war sie dort die eigentlich abzweigende,

untergeordnete Strecke. Diese These bestätigt der 'Brockhaus' von 1894, der Calw gar als "an der Linie Stuttgart – Calw – Horb (Schwarzwaldbahn)" liegend einstuft, während er unter "Nagoldbahn" nur die Linie Pforzheim – Calw angibt.

Schwäbisches Holz, schwäbisches Geld

Württemberg besaß kein Interesse, schwäbisches Frachtgut ins badische Pforzheim rollen zu lassen, deshalb musste in Richtung Stuttgart "abgebogen" werden, auch wenn es den Berg hinauf statt hinunter ging. Nicht zufällig wurde bei den württembergischen Güterwagen die Gattung der Drehschemelwagen (H-Wagen) 1874 eingeführt, also zeitlich passend zur Eröffnung der eigentlichen Nagoldbahn. Denn damit gelang es, das bisher auf der Nagold nach Norden zu Enz, Neckar und Rhein geflößte Langholz auf die Schiene zu bekommen und möglichst lange auf württembergischen Gleisen über Stuttgart zu transportieren – ein harter Schlag für das Gewerbe der Flößerei und die Handelsstadt Pforzheim, aber zur Rückfinanzierung der Baukosten der Schwarzwaldbahn war das aus Sicht von Württembergs Fiskus sicherlich dringend nötig. Erst durch die Calwer Bahnhofsumbauten von 1944 und 1961 wurde die Gleislage so verändert, dass die wichtiger gewordene Durchgangsfunktion der Nagoldbahn zum Vorschein kam.

Die These vom politisch statt verkehrlich bedingten Bau gilt erst recht für den südlichsten Zipfel der Nagoldbahn, den Abschnitt Nagold – Hochdorf mit dem längsten und teuersten Tunnel im Königreich Württemberg: bis heute der am schwächsten ausgelastete Streckenteil. Betrieblich hatte und hat diese Verbindung natürlich dennoch einen Sinn. Andererseits war es unter dem Strich wirt-



Drehschemelwagen

schaftlicher und Energie sparender, den Holzverkehr aus Nagold, Wildberg und Bad Teinach rund 20 Kilometer talwärts bis Calw und dann zehn Kilometer bergauf bis Althengstett zu schaffen, von wo es dann bis Stuttgart weitgehend fast von selbst rollte. Ansonsten wäre nämlich das gesamte Güteraufkommen des Nagoldtales ab Calw stets dreißig Kilometer bergauf bis Hochdorf zu schleppen gewesen, und auf der Gäubahn folgte nochmals die flache, aber sehr lange Steigung bis Böblingen, was erneut Kohle und die Arbeitskraft des Heizers kostete.

Man sieht: Die Gesamtkonzeption hatte ihren Sinn, und die Planer waren vor allem kühle Rechner. Vorbei sind allerdings die Zeiten, als hier 1923 während der französischen Rheintalblockade fast der gesamte internationale Nord-Süd-Verkehr 24 Stunden am Tag sämtliche Bahnhöfe bis zur "Halskrause" beschäftigte, als 1944 wegen der im Rheintal nahenden Front ebenfalls wieder das Nagoldtal den Durchgangsverkehr zwischen Frankfurt und Basel übernehmen musste, oder als die Bundesbahn in den 1950er Jahren einen "Heckeneilzug" (offiziell sogar D-Zug!) Frankfurt – Pforzheim – Calw – Horb – Singen parallel zur Rheintalstrecke fahren ließ. Damit sollte der Bäderverkehr ins Nagold- und Enztal belebt werden, und die Nagoldbahn wurde als 'Ost-schwarzwaldbahn' (!) dem Reisepublikum ans Herz gelegt.

Fahrplan in die Zukunft

Heute sieht es im Übrigen bald so aus, dass Nagold seinen Direktanschluss an Stuttgart früher erhalten wird als Calw, denn das neueste Vorhaben, die S-Bahn über die vorhandene Strecke Herrenberg – Eutingen – Hochdorf nach Nagold zu führen, anstatt eines Streckenneubaues, ist technisch kinderleicht und bis zur Gartenschau 2012 durchführbar, wenn man es rasch angeht. Dabei ist anzumerken, dass ein kritischer Blick auf die Eigenschaften des so sehr begehrten Produktes S-Bahn nicht schaden kann. Mit einer schlichten Flügelung der direkten Eilzüge, die heute schon zwischen Stuttgart und Freudenstadt fahren, könnte Nagold nämlich zeit-

lich rascher und komfortabler den gewünschten Anschluss erhalten als mit der S-Bahn, die als echtes Massenverkehrsmittel für den Vorortverkehr gedacht ist und an jeder sprichwörtlichen Milchkanne hält. Der technische Aufwand, nämlich die Elektrifizierung der Nagoldbahn zwischen Hochdorf und Nagold, ist exakt der selbe. Man würde sich sogar den Bau von Hochbahnsteigen sparen, die erst langwierige Genehmigungsverfahren durchlaufen müssten.

Auch für Calw und Weil der Stadt wäre aus den für Nagold genannten Gründen längerfristig eine Anbindung mit Eilzügen an Stuttgart über die Schwarzwaldbahn attraktiver — aber in diesem Fall erst als zweiter Schritt nach Einführung der S-Bahn über Weil bis Calw, weil letzteres technisch-politisch zunächst einfacher ist. Wenn sowohl Calw wie auch Nagold auf diese Art erst einmal von der elektrischen Oberleitung der Bahn erreicht würden, auf die man im Norden bereits in Pforzheim-Brötzingen trifft, würde das längerfristig noch interessantere Chancen im Nagoldtal und für das Kreisgebiet Calw eröffnen, nämlich für einen elektrischen Stadtbahnbetrieb. Das wiederum würde als weiteren Schritt dann doch die Möglichkeit bieten für eine direkte Bahnverbindung Nagold – Herrenberg über Jettingen, denn Stadtbahnlinien sind auf Steilstrecken leistungsfähiger und generell wesentlich kostengünstiger und ortsnaher anzulegen als S-Bahn-Strecken. So, durch diese Hintertür — und nur so — könnte der über hundert Jahre alte Traum von Nagold, doch noch zu einem Ost-West-Bahnknoten zu werden, irgendwann in Erfüllung gehen. Dass eine Durchbindung Richtung Innenstadt Nagold sowie von Herrenberg durchs Ammertal zur kommenden Stadtbahn Neckar-Alb (Tübingen – Reutlingen) dann konsequent wäre, sei am Rande erwähnt.

Zurück zur Wirklichkeit: Im Augenblick steht auf jeden Fall die Aktivierung der Schwarzwaldbahn (Stuttgart –) Weil der Stadt – Calw und der durchgehenden Bahnverbindung (Stuttgart –) Herrenberg – Eutingen – Nagold an: Das sind die konkreten jetzigen, wichtigen Hausaufgaben. Alles andere sind Zukunftsträume.

Der Autor Hans-Joachim Knapfer, geboren 1967, lebt in Leonberg. Er hat eine Lehre als Kaufmann und in der öffentlichen Verwaltung absolviert. Seit 1999 ist er Pressereferent eines Bahn- und Bus-Verkehrsunternehmens. Im Eisenbahnwesen hat er praktische Erfahrungen als Fahrzeugschlosser, Rangierer und Hilfsschaffner erworben. Seit Jahren arbeitet er ehrenamtlich im Vorstand der Bürgerinitiative „Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt“ (WSB e.V.). Er unterstützt mit Rat und Tat alle Bestrebungen, die die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Weil der Stadt – Calw zum Ziel haben. 2010 erschien im Verlag DGEG Medien sein reich bebildertes Buch „Die Württembergische Schwarzwaldbahn – Württembergs längste Gebirgsbahn“, 120 Seiten, 25.- Euro, ISBN 978-3-937189-57-4.



Quellenverzeichnis (Auswahl)

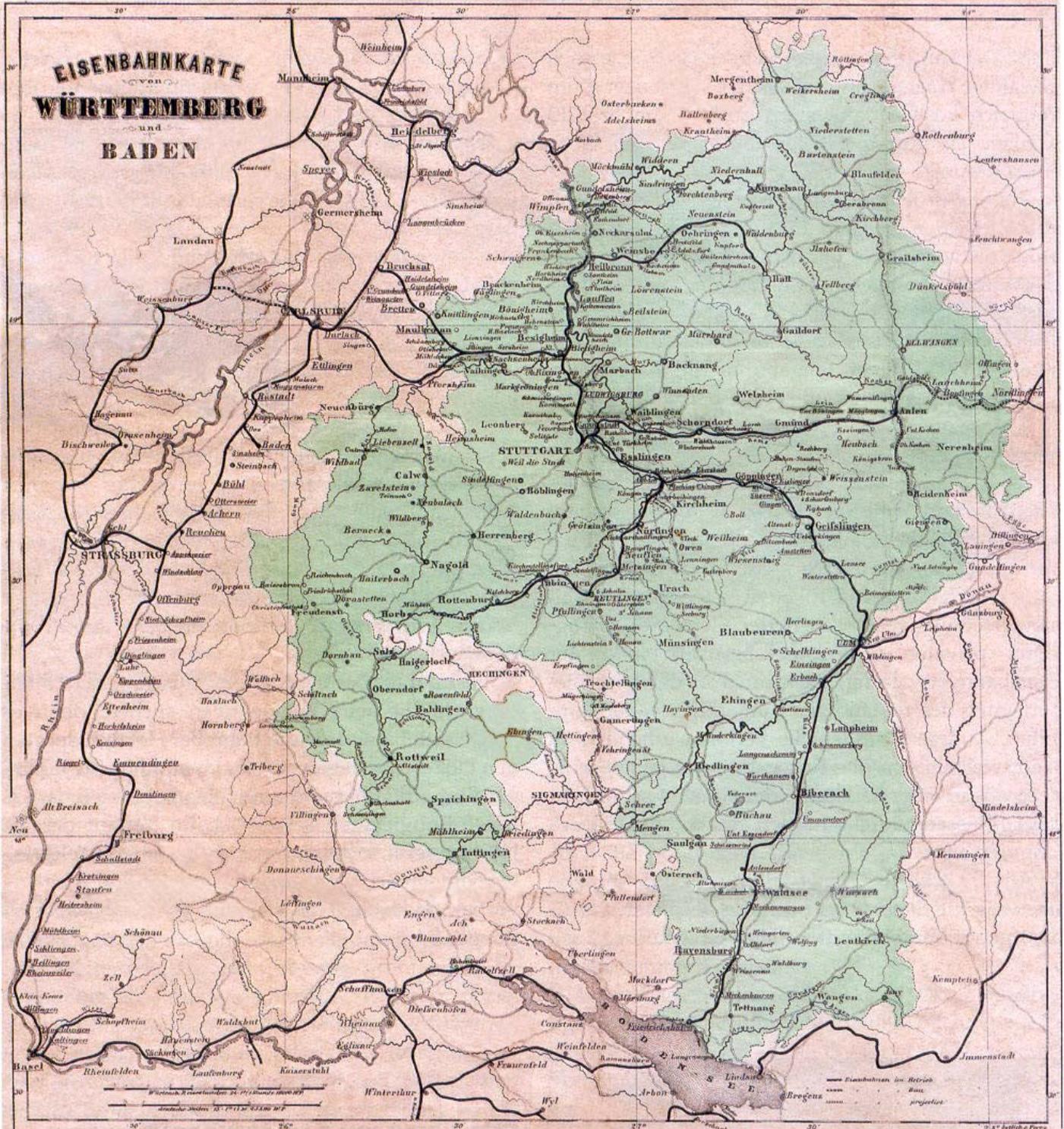
- Doertenbach, Georg:** In Bezug auf die Eisenbahn-Angelegenheit. Calw/Stuttgart 1836
- Pressel, [Michael]:** Bahnen des Württembergischen Schwarzwaldes. Stuttgart 1864
- Elben, Otto:** Die Schwarzwaldbahnen über Leonberg oder Böblingen? Stuttgart 1865
- Hochstetter, Ed.[uard] Fr.[iedrich]; Schüz, Emil:** Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold. Nagold 1872, Nachdruck Calw 1992 — *Noch erhältlich beim Verein WSB e.V.*
- Hochstetter, Ed.[uard] Fr.[iedrich]:** Die Nagoldbahn von Pforzheim nach Horb. Nagold 1874. Nachdruck Calw 1999 — *noch erhältlich beim Verein WSB e.V.*
- Fraas, Oscar:** Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn. Stuttgart 1880, Nachdruck 1987
- Morlok, Georg von:** Die Königlich württembergischen Staatseisenbahnen. Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835 – 1889. Stuttgart 1890, Nachdruck 1986
- Jakob, O.:** Die K. Württembergischen Staatseisenbahnen in Historisch-Statistischer Darstellung. Tübingen 1895
- Mönch, Wilhelm:** Heimatkunde vom Oberamt Calw. Für Schule und Haus. Calw 1925
- Oberreuter, Margarete:** Die Eisenbahnen in Württemberg. Stuttgart 1933
- Knupfer, H.-J.:** Zwischen Agonie und Euphorie — Die Württembergische Schwarzwaldbahn. In: Schwäbische Heimat 3/1989, Stuttgart
- Schwarzwaldbahn-Anzeiger.** Schriftenreihe des Vereins Württembergische Schwarzwaldbahn, Calw 1991 ff
- Rieber, Eberhard:** Die Württembergische Schwarzwaldbahn Stuttgart – Weil der Stadt – Calw. Backnang 1992
- Scharf, Hans-Wolfgang/Wollny, Burkhard.** Die Eisenbahn im Nordschwarzwald. Band 1 + 2, Freiburg/Br. 1995
- Feitenhansl, Roland:** Typenbahnhöfe [Enzbahn, Schwarzwaldbahn, Nagoldbahn]. Eine neue Bauaufgabe des 19. Jahrhunderts. Magisterarbeit, Karlsruhe 1997
- Knupfer, H.-J.:** Das Enztal kriegt die Kurve. – Pforzheim-Brötzingen, eine außergewöhnliche Bahnstation. In: Eisenbahn-Geschichte Nr. 20, März 2007, Hövelhof.
- Zug(k)unft für Calw.** 20 Jahre Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt. Calw 2008
- Knupfer, H.-J.:** Die schwierige Schöne – Schwarze Löcher in Calw. Die Württembergische Schwarzwaldbahn und der mögliche Deponieverkehr. In: Lok-Report 5/2010, Berlin.

Der Bahnhof zu Calw

Roland Feitenhansl, Karlsruhe

Still ruht der alte Calwer Bahnhof im Nagoldtal, weit draußen am Rande der Stadt. Er zeugt von einer Eisenbahngeschichte, die größer gewesen sein muss als es heute den Anschein hat. Er ist seiner ursprünglichen Funktion beraubt, denn die Züge der Kulturbahn rauschen an dem stillgelegten Bahnhof vorbei, und auf der

Schwarzwaldbahn nach Weil der Stadt fährt schon seit über zwanzig Jahren überhaupt kein Zug mehr. Der nachfolgende Beitrag möchte schildern, wie es zum Bau dieses Bahnhofs kam, danach seine weitere Entwicklung verfolgen und schließlich einen Ausblick auf eine möglicherweise rosigere Zukunft wagen.



Streckenkarte der württembergischen und der badischen Eisenbahn, noch ohne die „Schwarzwaldbahn“ ins Nagoldtal, 1867
Karte: Feitenhansl

Zum Bau der „Württembergischen Schwarzwaldbahn“

Wegen des gebirgigen Charakters des Schwarzwaldes, dessen nördlicher Teil im wesentlichen zu Württemberg gehörte, der südliche zu Baden, führten die Eisenbahnplaner beider Länder die großen Verkehrslinien zunächst großzügig um ihn herum. Aber auch der komplizierte Grenzverlauf zwischen den beiden Ländern erwies sich später als problematisch. Im württembergischen Nordschwarzwald lieferte schließlich der Waldreichtum ein gewichtiges Argument für den Bahnbau. Der Holztransport, der bis dahin nur mühsam durch die Flößerei betrieben werden konnte, versprach nun mit der Bahn ein lukratives Geschäft zu werden. Die Erschließung erfolgte von Norden her über Pforzheim und von Osten über Leonberg – Calw.



Ausschnitt einer württembergischen Eisenbahn-Karte von 1922 mit der „Schwarzwaldbahn“ und angrenzenden Bahnstrecken Eisenbahnjournal III/95, S. 21



Der Erbauer
Carl Julius Abel

Bild: Stadtarchiv
Stuttgart

Verantwortlicher Oberbaurat für die insgesamt drei neuen Schwarzwaldstrecken einschließlich ihrer Bahnhöfe war Carl Julius Abel (1818-1883). Er hatte schon 1840/41 im Elsass beim dortigen Eisenbahnbau mitgewirkt und war seit 1843 beim Eisenbahnbau in Württemberg tätig, wo er vor allem Strecken im Norden Württembergs entwarf. Für die Ausführung des Streckenbaus waren die Bauinspektoren Sapper und Bok, für die Hochbauten Bauinspektor Schurr vom Hochbauamt Heilbronn verantwortlich, das wie Abel selbst auch für den Nordschwarzwald zuständig war.

Der Staatsvertrag vom 18.2.1865 zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden war die rechtliche Grundlage für den Bau der Enztalbahn nach Wildbad und der Nagoldtalbahn über Nagold nach Horb, da deren Ausgangspunkt jeweils im badischen Pforzheim war. Parallel dazu verfolgte man eine von Baden unabhängige Verbindung in den Schwarzwald, die direkte Strecke von Stuttgart über Leonberg nach Calw („Schwarzwaldbahn“). Bereits am 23.9.1868, ein halbes Jahr nach Baubeginn, wurde der erste Abschnitt Zuffenhausen – Ditzingen eröffnet. Am 1.12.1869 folgte Ditzingen – Weil der Stadt.

Calwer Wochenblatt.
 Amts- und Intelligenzblatt für den Bezirk.
 No. 36. Dienstag, den 28. März 1871.

Amtliche Bekanntmachungen.
Schwarzwaldbahn.
Verdingung von Eisenbahn-Hochbauarbeiten.

Höherem Auftrage zufolge sind die hienach beschriebenen Bauarbeiten an 17 Bahnwärterhäuschen der Sektion Weil der Stadt Abtheilung II. und Calw auf der Schwarzwaldbahn im Submissionswege zu vergeben. Es werden demgemäß die Alfordstieghaber eingeladen, Pläne, Ueberschläge und Bedingungen auf dem Hochbauamt im Bahnhofsgebäude Weil der Stadt einzusehen und ebenfalls selbst die mit Fähigkeits- und Vermögenszeugnissen belegten und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahnwärterhäuschen“ versehenen Offerte bis

Montag, den 3. April, Vormittags 11 Uhr,
 zur Submissions-Öffnung, welcher sie anwohnen können, abzugeben.

Es betragen die Ueberschlagssummen

a) in der Sektion Weil der Stadt Abtheilung II. von Weil der Stadt bis an den Forsttunnel, bei 9 Häuschen zusammen:

Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit . . .	7750 fl. — fr.
Eisenerarbeit . . .	639 fl. — fr.
Zimmerarbeit . . .	5310 fl. — fr.
Berschindlungsarbeit . . .	414 fl. — fr.
Schreinerarbeit . . .	1611 fl. — fr.
Glaserarbeit . . .	690 fl. — fr.
Schlosserarbeit . . .	1143 fl. — fr.
Flaschnerarbeit . . .	378 fl. — fr.
Anstricharbeit . . .	1044 fl. — fr.
Hafnerarbeit . . .	24 fl. 18 fr.

b) in der Sektion Calw, vom Forsttunnel bis Hirschau, bei 8 Häuschen zusammen:

Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit . . .	6887 fl. — fr.
Eisenerarbeit . . .	568 fl. — fr.
Zimmerarbeit . . .	4720 fl. — fr.
Berschindlungsarbeit . . .	368 fl. — fr.
Schreinerarbeit . . .	1432 fl. — fr.
Glaserarbeit . . .	560 fl. — fr.
Schlosserarbeit . . .	1016 fl. — fr.
Flaschnerarbeit . . .	336 fl. — fr.
Anstricharbeit . . .	928 fl. — fr.
Hafnerarbeit . . .	21 fl. 36 fr.

Heilbronn, 24. März 1871. R. Hochbauamt der Schwarzwaldbahn.
 Schurr.

Ausschreibung im „Calwer Wochenblatt“

Quelle: 1871 Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e. V.

In einer Zeitungsannonce im „Calwer Wochenblatt“ vom März 1871 werden Eisenbahn-Hochbauarbeiten für den nächsten Abschnitt vergeben. Hierbei handelte es sich um Bahnwärterhäuser von Weil der Stadt bis Calw. In der Annonce fehlte auch nicht der Hinweis auf den Urheber, das gut 80 Kilometer entfernte „K. Hochbauamt der Schwarzwaldbahn“ in Heilbronn. Mitten in diese Bau-

arbeiten fiel leider der Deutsch-Französische Krieg 1870/71, sodass der gesamte Rest der Strecke Weil der Stadt – Calw – Nagold erst am 20.6.1872 eröffnet werden konnte (insgesamt 67 km).

Die gesamte Schwarzwaldbahn wurde als Hauptstrecke gebaut und trassiert, d. h. mit möglichst wenigen Bögen, großzügigen Radien und wenigen Bahnübergängen. Und der zehn Kilometer lange Bergabschnitt Althengstett – Calw wurde wahrscheinlich als erste Bahnstrecke in Württemberg gleich zweigleisig ausgebaut wegen der enorm langen, durchgehenden Streckenneigung. Außerdem waren die Ingenieurbauten der Strecke, d.h. die beiden Tunnel und sämtliche Brückenköpfe, für den zweigleisigen Betrieb ausgelegt worden.



Ansicht des Empfangsgebäudes Calw im Jahr der Eröffnung, 1872
Quelle: Württ. Landesbibliothek, Graphische Sammlungen

Aus Rücksicht auf den erwarteten Holzverkehr verlangten die württembergischen Stände auch nur mäßige Steigungen von nicht mehr als 1:55. Zusammen mit den erwähnten großen Kurvenradien, die zwei weit ausholende Kurven erforderlich machten, wuchs die Streckenlänge im gesamten Abschnitt Weil der Stadt – Calw auf fast das Doppelte, nämlich 23 Kilometer. Hier mussten auf einer Strecke von nur 12 Kilometern Luftlinie erst über 100 Meter Steigung, danach ein Abstieg von knapp 150 Metern bewältigt werden. Seit der Fertigstellung der Ergänzungsstrecken nach Pforzheim und Horb 1874 wird der Abschnitt Calw – Nagold (19 km) zur Nagoldbahn gerechnet. Calw war seitdem Verknüpfungsstation dieser beiden Strecken.

Allerdings waren die Voraussetzungen für einen bedeutenden Verkehr für Calw wegen der umständlichen Streckenführung nicht gerade günstig. Und der Eisenbahnanschluss kam offensichtlich zu spät, denn auch er konnte den bereits begonnenen Niedergang der einstmaligen großen Bedeutung von Handel und Gewerbe

nicht aufhalten. Zu allem Überfluss bekam die Schwarzwaldbahn ab 1879 Konkurrenz durch die Direktverbindung Stuttgart – Horb über Böblingen und Herrenberg (Gäubahn). Doch daran war 1872, bei der Fertigstellung des Calwer Empfangsgebäudes, als die historische Fotografie entstand, nicht zu denken.

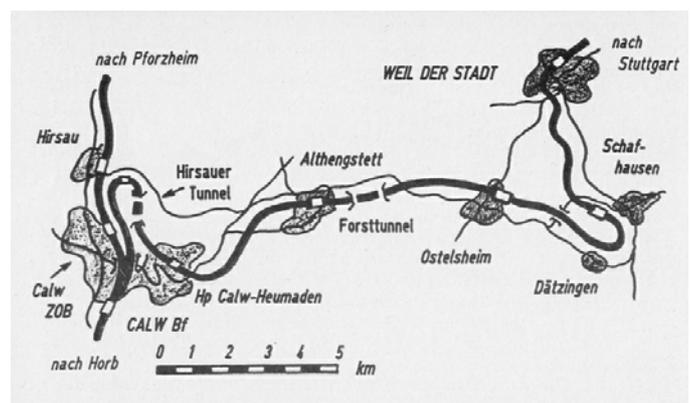
Empfangsgebäude von städtischem Format

Die schlossartige Anlage mit einem Mittelbau und zwei Kopfbauten für bedeutendere Bahnorte hat wahrlich städtische Dimensionen, was der Knoten-funktion der Station geschuldet ist. Man erwartete schließlich regen Verkehr und wollte als stolzes Eisenbahnunternehmen auch architektonisch ein Zeichen setzen.

1872 war von einem Vorplatz noch keine Rede. Am rechten Bildrand ist ein provisorisches Nebengebäude zu erkennen, das noch vom Bau des Bahnhofs stammte. Es stand zuvor schon in Leonberg und Plochingen beim Eisenbahnbau, und eine zweite solche stand aus dem gleichen Grund auch in Schaffhausen. Auf der anderen Seite schaut ein Teil des Lokomotivschuppens hervor.

Wer die Fassaden des Empfangsgebäudes genauer anschaut, erkennt an den Stirnseiten Wandvorsprünge (Risalite), die bis nach oben deutlich hervortreten, auch im Dachbereich, wo ihre Bedachungen der Kontur der Walmdächer folgen. Rundbogige Öffnungen bestimmen

den gesamten Erdgeschossbereich, einschließlich des Mittelbaus. Darüber zieht sich ein kräftiges Stockwerksgesims über den gesamten Bau. An den Kopfbauten folgen nach oben zwei Fensterbankgesimse. Die Vorder-

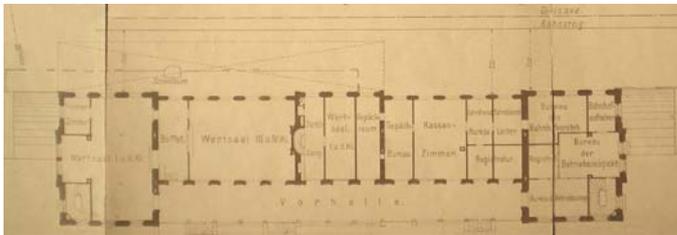


Vereinfachte Streckenskizze des Abschnitts Weil der Stadt – Calw
Quelle: Hans-Joachim Knupfer

und Rückseiten der Kopfbauten sind durch die Öffnungen im Erdgeschoss in drei Achsen eingeteilt. Eine zusätzliche Vertikalteilung übernehmen die Eckpilaster an den Gebäudeecken und den Wandvorsprüngen. Der zweistöckige Mittelbau ist im oberen Bereich durch Lisenen gegliedert. Er wird durch einen Dreiecksgiebel mit kurzen Absätzen an den Enden abgeschlossen.



Villa Barbaro: Vorbild mit niedrigem Sockel und Arkaden, 1558 „AlMare“ (Wikipedia)



Grundriss, 1909
Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

Der dreizehnachsige Zwischenbau (einschließlich Mittelbau) liegt auf den Grundriss bezogen nicht in der Längsachse, sondern versetzt zur Gleisseite hin. Ebenso schließt er hier bündig mit den Kopfbauten, während er auf der Straßenseite um eine Achse nach innen gerückt ist. Ein gusseiserner Bogengang füllt diesen Bereich.

Baugeschichtliche Anleihen

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich bei Baukörpern von Bahnhofsbauten europaweit ein Grundtyp nach dem Vorbild der repräsentativen französischen Barockschlösser etabliert: Eine gestreckte, längsgerichtete Anlage mit erhöhtem Mittelbau, niedrigen Zwischenbauten und wiederum erhöhten Kopfbauten. Es fehlte nur der cour d'honneur, der Ehrenhof mit zwei rechtwinklig angesetzten, nach vorn gerichteten Seitenflügeln, da er wegen der weiteren Wege zu den Gleisen unpraktisch war.

Als unmittelbare Vorbilder dienten daher langrechteckige



Prototyp für längsgerichtete Bahnhofsbauten: Schloss Maisons in Maisons-Laffitte, 1651 „Zantastik“ (Wikipedia)

Schlösser wie das Schloss Maisons in Maisons-Laffitte bei Paris (1642-51). In Calw hätte bei der Enge des Tals eine tiefe Dreiflügelanlage auch gar keinen Platz gehabt. Dazu kamen ein aus praktischen Gründen niedriger Sockel und Arkaden als programmatische Öffnung zur Landschaft bzw. später zur Stadt (vgl. Villa Barbaro des Andrea Palladio, 1557/58). Die Eckbauten entsprechen in ihrer Blockhaftigkeit, ihrer Symmetrie und dem klaren, dreigeschossigen Aufbau mit Fensterbank-gesimsen den im 19. Jahrhundert oft zitierten florentinischen Stadtpalästen des 15. Jahrhunderts.

Bei der Fassadengestaltung, also der reinen Dekoration, setzte sich in Deutschland zunächst der Neurenaissance-Stil nach dem Vorbild der italienischen Renaissance durch. Seit den sogenannten „Gründerjahren“ ab 1870 herrschte eine gewisse Vorliebe für die deutsche Renaissance. Die florentinische Renaissance ist in Calw an deutlichsten an den Eckbauten abzulesen. Nicht nur ihr blockhafter Baukörper, sondern auch die zitierten Fassadenelemente wie Buckelquaderung, Rundbogenfenster, Fensterbankgesims und Kranzgesims sind hier zu nennen (Bsp. Palazzo Strozzi, Palazzo Medici, Palazzo Rucellai, alle 15. Jh.).

Niedrige Zwischenbauten mit offenen Bogenhallen gehen formal auf Brunelleschis Findelhaus in Florenz (1421-39) zurück, dem Vorbild für derartige Ausformungen schlechthin. Etwas von der südlichen Leichtigkeit scheint auch hier in Calw mit den schlanken Säulen beabsichtigt



Das Vorbild für lange Bogengänge mit schlanken Säulen: Findelhaus in Florenz, 1439 „Saiko“ (Wikipedia)

worden zu sein. Das Bogenmotiv selbst steckt in den Tür- und Fensteröffnungen. Auch der frühe Pariser Ostbahnhof (Gare de l'Est, 1847-52), wies einen offenen Bogengang auf, der in der Folge wegen seines einladenden Charakters im Bahnhofsbau allgemein beliebt wurde. Andererseits schreckte man vor dem Bau solch langer Arkadengänge aus Platz- und Klimagründen oft auch zurück und zitierte das Motiv an einer geschlossenen Wand mit Rundbogenfenstern und -türen (einige Beispiele für offene Bogengänge: Karlsruhe, 1842-44 von Friedrich Eisenlohr; Offenburg, 1844/45 von Eisenlohr; Pforzheim, 1868; Würzburg, 1863-69 von Friedrich Bürklein).

Nahe liegend: eigene Vergleichsbauten Abels

Der Bahnhof in Wildbad (heute Bad Wildbad) wurde zusammen mit der Enzbahn drei Jahre früher fertiggestellt. Seine Obergeschosse sind in verschindeltem Fachwerk ausgeführt, wie es für den holzreichen Schwarzwald typisch ist. Der Mittelbau ist im Vergleich zu Calw im Grunde nur ein kleines Dachfenster. Dafür besitzt die Vorhalle, die wie in Calw von schlanken, gusseisernen Säulen getragen wird, ein zusätzliches Vordach für die „standesgemäße“ Vorfahrt mit flachem Dreiecksgiebel und dem württembergischen Königswappen darin. Dazu machten das eigene „Fürstenzimmer“ sowie die filigran gearbeiteten Holzpartien am Mittelbau und den Kopfbauten den Wildbader Bahnhof gegenüber dem in Calw so mondän und weltläufig – schließlich befindet man sich in einem königlichen Bade- und Kurort, wo „höchste und allerhöchste Herrschaften“ zu kuren pflegten.



Bad Wildbad, 1869

Foto: Verfasser, 1996

Die Kopfbauten weisen gegenüber Calw eine fast identische Fassadengliederung auf. Balkone sind jedoch weder in Calw, noch an italienischen Palazzi zu finden, wo man die eingezogene Loggia bevorzugte. Sie sind eine Anlehnung an Erker und Balkone der deutschen Renaissance.

Der damals neue Bahnhof von Heilbronn wurde als Ersatz



Östlicher Kopfbau des 1874 erbauten Bahnhofs in Heilbronn (1944 zerstört, Foto 1906, Ausschnittvergrößerung) Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Metz



Bild links: Bahnhof Heilbronn, Mittelbau, Foto 1874 Stadtarchiv

für den zu klein gewordenen Pionierbau von Karl Etzel (1848) zwei Jahre nach dem Calwer Bau fertig gestellt. Nach seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg entstand an gleicher Stelle der heutige Bau.

Obwohl Abels Bau etwas jünger war, ist anzunehmen, dass er bzw. seine beiden Bauinspektoren diesen Bau und die der Schwarzwaldstrecken zum selben Zeitpunkt planten. So wie man vermuten kann, dass die „Kleinen“ als Vorstufe für den „großen Heilbronner Bahnhof“ dienten, so kann man umgekehrt genauso annehmen, dass der große Entwurf für die kleineren Orte eben nur zusammengestutzt wurde. Es lohnt sich, sowohl Ähnlichkeiten als auch Unterschiede aufzuspüren:

Die größten Ähnlichkeiten liegen wieder in den Kopfbauten vor. Hier hat man in der Tat den Eindruck einer reduzierten Planvariante: Dreigeschossigkeit, Risalit (in Heilbronn aber nur durch Regenfallrohre angedeutet), Walmdach, gleiche Anzahl an Fensterachsen, Rund- und Segmentbögen, Eckpilaster, betonte Fenster-

brüstungen (Kreise) und Verdachungen. Allerdings verzichtete man in Calw auf die Balkone (vgl. Bad Wildbad).

Unterschiede zu Heilbronn sind vor allem beim Mittelbau und den Zwischenflügeln festzustellen: Der Mittelbau von Calw bleibt hinter der Vorhalle und ist deutlich zurückhaltender gestaltet. In Heilbronn dagegen wurde die sichtbare Vorderseite zu besonders repräsentativer Gestaltung genutzt, z.B. mit kannelierten Halbsäulen, gedoppelten Rundbogenfenstern und Balustraden. Auf den Dreiecksgiebel setzte man sprichwörtlich „noch eins drauf“ in Form eines völlig einzigartigen Rundbogens mit der Bahnhofsuhr darin. Die gesamte Calwer Vorhalle ruht auf dünnen Eisensäulen und ähnelt damit viel eher dem Bad Wildbader als dem Heilbronner Bau. Mit 13 Achsen (einschl. Mittelbau) ist sie außerdem deutlich kürzer als jene in Heilbronn (18 Achsen, ohne Mittelbau).



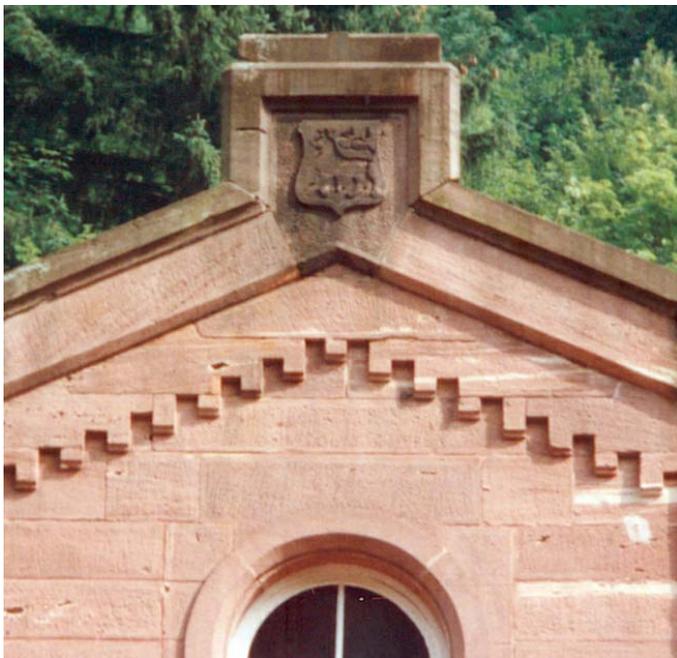
Heilbronn, kleines württembergisches Wappen über dem Haupteingang, Foto 1874 (Ausschnittvergrößerung)
Quelle: Württ. Landesbibliothek, Graphische Sammlungen

das Stadtwappen! In Calw musste sich Württemberg mit seinem Wappen auf die weniger repräsentative Gleisseite beschränken.

Ein Hinweis auf eine Heilbronner Gemeinsamkeit ganz anderer Art findet sich anlässlich der Eröffnung 1872 in einer Streckenbeschreibung der Schwarzwaldbahn. Der damalige Autor weist ausdrücklich auf die neuen, beim Eisenbahnbau erschlossenen Steinbrüche bei Calw hin, deren roter Sandstein auch beim Bau des neuen Heilbronner Bahnhofs Verwendung fand.

Bahnhofsschicksal bis heute

Diverse historische Fotografien und Pläne illustrieren im Folgenden einige Stationen der Bahnhofsgeschichte. Den Anfang macht eine kolorierte Ansichtskarte, die um 1900 entstanden ist. Der Weg oberhalb des Bahnhofs, die heutige Uhlandshöhe, war damals noch ohne verkehrliche Bedeutung. Der Flanierweg und auch die Postkarte entstanden damals im Zusammenhang mit der Verbrei-



Giebel des Calwer Bahnhofs mit Stadtwappen, Foto: Verfasser, 1996

Eine kleine Calwer Besonderheit findet sich oben im straßenseitigen Dreiecksgiebel des Mittelbaus. Er trägt nicht wie üblich das württembergische Landeswappen oder ein Eisenbahn-Symbol, sondern das Wappen der Stadt Calw. In Heilbronn gab es nur ein kleines gekröntes württembergisches Wappen über dem Haupteingang. In Stuttgart war an dieser Stelle ein Hermeskopf zu sehen – beides war Standard bei der Eisenbahn, nicht aber



Uhlandshöhe, Postkarte um 1900

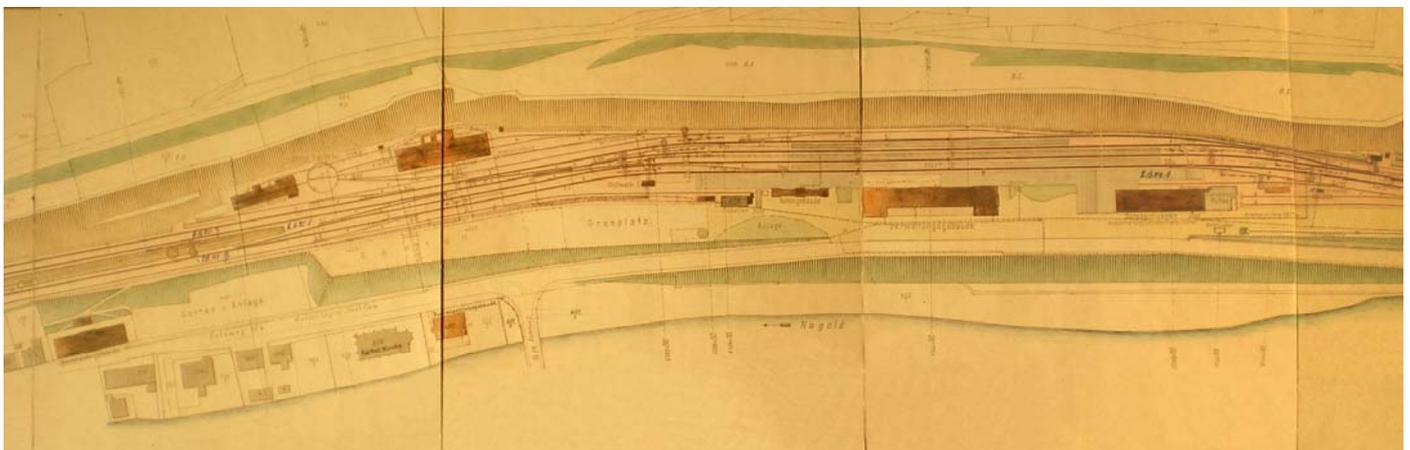
Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

zung der Eisenbahn als typisches Zeichen des allgemein aufkommenden touristischen Interesses an der Landschaft, für das der Calwer Junge im Vordergrund steht, der den Blick des Betrachters mit ins Bild nimmt. Unten im Bahnhof steht das Stellwerk 1 auf seinen unverkleideten, dünnen Stützen, direkt dahinter ein weiteres provisorisches Nebengebäude, das sich bei näherem Hinsehen als ein ausrangierter Wagenkasten entpuppt.

1909 entstand der Lageplan mit nahezu sämtlichen Einrichtungen auf dem Gelände. Man erkennt u.a. links einen kleinen, einständigen Lokschuppen aus Holzfachwerk, die württembergische Drehscheibe, einen etwas größeren, zweiständigen Lokschuppen (beide Schuppen aus Platzgründen mit Toren auf beiden Seiten zur Durchfahrt), das Stellwerk 1 von 1892, einen Eiskeller (wohl zur Bahnhofsgaststätte gehörend), ein Nebenge-



Ziegelbachbrücken der Schwarzwaldbahn (vorn) und der Nagoldbahn, Foto vor 1922
Sammlung Gerhard Buck



Lageplan des Bahnhofs, 1909

Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

bäude“ mit Toiletten für Reisende, das „Verwaltungsgebäude“ (die württembergische, bahnamtliche Bezeichnung für das Empfangsgebäude) und den Güterschuppen. Ganz rechts am Bildrand ist das zweite Stellwerk zu erkennen.

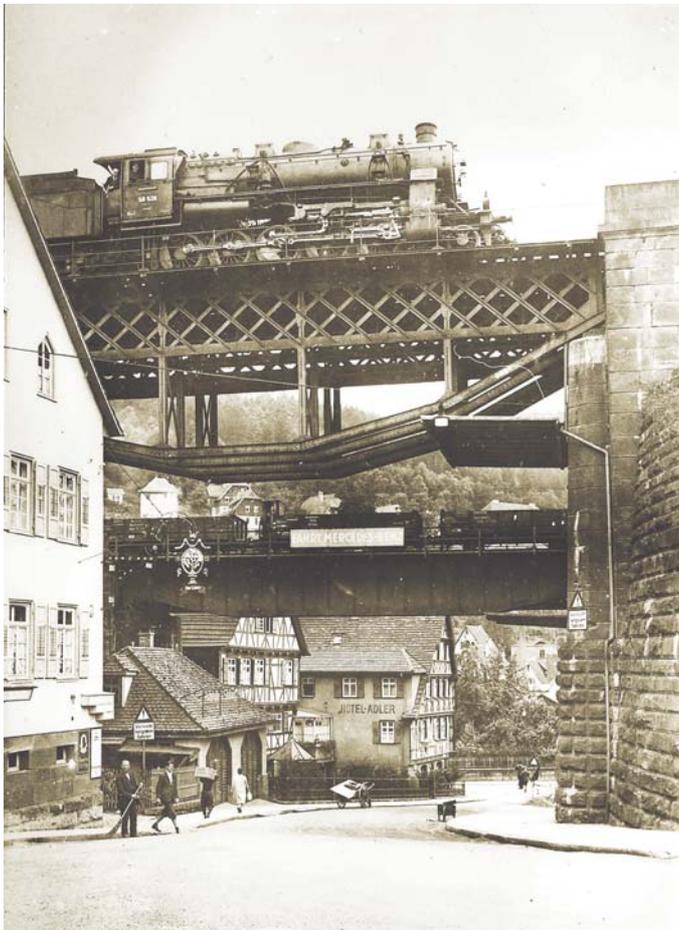
Die Stuttgarter Straße im Ziegelbachtal entstand erst mit dem Bau der Eisenbahn. Über die Straße führen nebeneinander die Ziegelbachbrücke der Schwarzwaldbahn und, etwas tiefer, die Brücke der Nagoldbahn. Die Ziegelbachbrücke war einem Zeitgenossen 1880, wenige Jahre nach ihrer Einweihung, eine eigene Beschreibung wert: „Ein Riesenbau, für ein Jahrtausend angelegt, ist der Ziegelbach=Viadukt, der die Staatsstraße überbrückt (mit Einer Oeffnung von 20 m Weite und 20 m Höhe). Auf ihn wie auf den stattlichen Bahnhof sehen verwundert die Häuser der alten Chalawa [i.e. Calw], die, wenn beim Bau der Eisenbahnen bloß Handel und Industrie zu berücksichtigen wären, längst schon den Schienenweg verdient hätten.“ 1922 musste die Brücke für die neuen, schwereren Dampflokomotiven verstärkt werden, die ab 1920 nach der Übernahme der württembergischen Eisenbahn durch die neu gegründete Reichsbahn gebaut wurden. Die Brücke der Nagoldbahn wurde komplett durch eine neue ersetzt. Das zweite Foto zeigt

die für die Belastungsprobe posierende Lokomotive 58 526. Eine baugleiche Maschine ist noch heute für die Ulmer Eisenbahnfreunde im Einsatz (58 311).

In den 1930er Jahren war die gesamte Strecke noch unter Dampf. Das Foto entstand zwar erst 1960, könnte aber ebenso zwei Jahrzehnte früher aufgenommen



Dampflok im Calwer Bahnhof, rechts das Bahnsteigdach
Foto: Theodor Alt, 1960

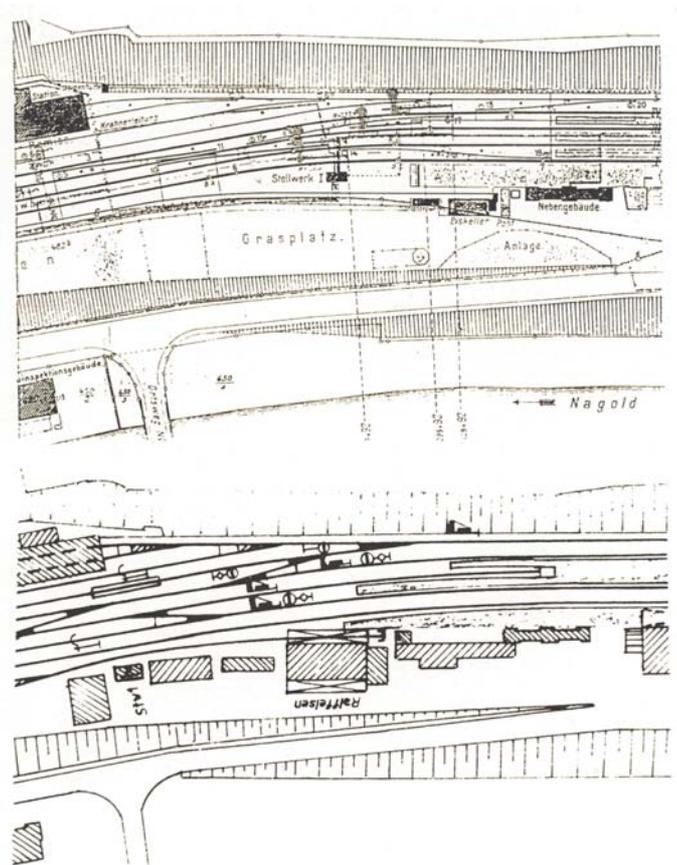


Verstärkte Schwarzwaldbahnbrücke und erneuerte Nagoldbahnbrücke
Foto: 1932 Hermann Maey, Sammlung Hansjürgen Wenzel

worden sein. Zu erkennen ist eine Dampflok mit der Betriebsnummer „93 813“, die nur 1953 für einige Monate auch in Calw stationiert war, und eine Lokomotive der Baureihe „24“. Das Empfangsgebäude und ein Nebengebäude rechts sind wegen des Rauchs nur zu erahnen. Dafür sind das um 1900 angebaute Bahnsteigdach und das Stationsschild mit dem Ortsnamen „Calw“ in der für die 1930er Jahre typischen Fraktur-Schrift recht gut zu erkennen. 1940 wurde der elektrische Betrieb zwischen Zuffenhausen und Weil der Stadt aufgenommen – der Beginn des Niedergangs des „hinteren“ Streckenteils der Schwarzwaldbahn.

Als hätte es gegen Ende des Zweiten Weltkriegs keine anderen Sorgen gegeben, mussten im westlichen Bahnhofsbereich dringend die alten württembergischen Weichen ausgetauscht werden. Bei dieser Gelegenheit sollten auch die Linienführung verbessert und ein neues Stellwerk gebaut werden. Aus Kostengründen, die in diesem Fall wohl nicht nur auf die berühmte schwäbische Sparsamkeit zurückzuführen waren, wurde auf den Stellwerksneubau verzichtet. Stattdessen verschob man 1944 das alte Stellwerk 1 um etwa 50 Meter nach Norden (auf dem Plan nach links) und schloss es dort an die neuen Weichen und Signale wieder an.

Der Weltkrieg hat an der Schwarzwaldbahn und am Calwer Bahnhof zum Glück keine Schäden hinterlassen. Nur wenige Jahre danach fühlten sich einige Bürger dennoch in beklemmender Weise an diese Zeit mit ihren



Lagepläne, 1909 (oben), um 1970 (unten)

Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

Tiefliegerangriffen zurück erinnert. Was war geschehen? 1950 waren oben in Althengstett beim Rangieren drei Güterwagen verloren gegangen, da sie nicht richtig an die Lokomotive angekuppelt waren. Nun machten sich die herrenlosen Wagen langsam aber sicher auf ihren zehn Kilometer langen Weg abwärts Richtung Calw. Doch die Zeit, um von Calw eine Lok herauf zum Abfangen zu schicken war schon zu knapp, und so konnte man nur noch die Weichen auf „Durchfahrt“ stellen und hoffen, dass die Wagen nicht entgleisen und unten auf der Nagoldbahn nicht zufällig ein Zug fuhr. Tatsächlich rauschten sie einige Minuten später unbehelligt durch den Calwer Bahnhof und kamen erst danach im Rudersbergertunnel zum Entgleisen, als sich verrutschte Ladung selbstständig machte. Zum Glück kamen keine Menschen zu Schaden, und auch von Sachschäden wurde nichts bekannt. Deshalb ist dieser Vorfall auch nicht aktenkundig geworden und nur durch mehrere Zeitzeugenberichte mündlich überliefert. Es hätte auch ganz anders kommen können: Eine Temposchätzung des Vereins „Württembergische Schwarzwaldbahn Calw“ auf der Grundlage der Fahrtzeit von etwa 4-5 Minuten ergab für die führerlosen Güterwagen eine Geschwindigkeit von 120 km/h bei der Bahnhofsdurchfahrt!

Nach der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Zuffenhausen – Weil der Stadt fuhren bis Calw immer noch mit Dampfloks bespannte Züge, bis diese seit den 1950er Jahren durch moderne Schienenomnibusse abge-



Schienenomnibusse in Calw

Foto: Karl Gerhard Baur 1960

löst wurden. In dieser von einer allgemeinen Aufbruchstimmung gekennzeichneten Zeit entstand ein sehr stimmungsvolles Foto vom Calwer Bahnhof: Eine junge Dame schlendert gedankenverloren über den Bahnsteig. Es ist, wie sich kürzlich herausgestellt hat, die damalige Freundin des Fotografen, die sowohl an ihn als auch an die Abfahrt ihres Zuges dachte. Beide sind heute noch verheiratet.

Der Zutritt zu den Bahnsteigen wurde in dieser Zeit immer noch durch Bahnsteigsperrn kontrolliert. Nur wer eine gültige Fahrkarte oder Bahnsteigkarte besaß, durfte passieren. Das Sperrhäuschen stand ab etwa 1900 zunächst in der Säulenvorhalle, wo auch die Fahrkarten verkauft wurden. Später kam es in die Durchgangs- und Wartehalle im Mittelbau.

1961 entfernte man auf dem Abschnitt zwischen Althengstett und Calw das zweite Gleis, da es mittlerweile keine schweren Güterzüge mehr gab, die von einer zweiten Dampflok nachgeschoben werden mussten. Jene fuhr damals nach vollendetem Schubdienst umgehend auf dem zweiten Gleis zurück. Seitdem ist das seitherige „Talgais“ das einzige Streckengleis. Spätestens mit der Einführung der Stuttgarter S-Bahn-Linie 6 mit Endhaltestelle „Weil der Stadt“, 1978, verschwand der letzte durchgehende Zug aus den Fahrplänen. Den Niedergang des Personenverkehrs nach Calw konnte auch der als „Nebenbahnretter“ bekannt gewordene Schienenbus nicht mehr aufhalten: Am 28.5.1983 erfolgte die Betriebseinstellung der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Weil der Stadt – Calw für den Personenverkehr. Und 1988 wurde nach einem Böschungsrutsch am Forsttunnel bei Ostelsheim und dem anschließenden spektakulären Abtransport von Güterwagen über die Straße auch der Güterverkehr eingestellt.

Seit jenem Jahr 1988 war also der Bahnhof nur noch für die Nagoldbahn in Betrieb. Die Fahrkarten kaufte man inzwischen auch am Automaten, der genau an der Stelle des früheren Sperrhäuschens im Mittelbau stand. Von hier aus hätte man über eine Sitzbank klettern und durch eine geschlossene Tür hinaus zu den Zügen gehen müssen – hätte man die einzige von hier lesbare Beschriftung befolgt! Vielleicht war mit „Eingang“ auch der

Zutritt in die Eisenbahnwelt gemeint, der vor längerer Zeit wohl wirklich noch möglich war, als die Tür nicht zugestellt war.

Schon im darauf folgenden Jahr ging der neue Haltepunkt „Calw Mitte“ in Betrieb, was das endgültige Aus für den altherwürdigen Bahnhof bedeutete. Zum offiziellen Abschied am 20./21.5.1989 mit zünftigem Bahnhofsfest fuhr auch ein Sonderzug aus Stuttgart heran, der natürlich nicht den direkten Weg über die schon länger stillgelegte Schwarzwaldbahnstrecke, sondern über Mühlacker – Pforzheim nahm. Die letzten Planzüge waren die damals ganz modernen Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628/928, die erst seit kurzem die Nagoldbahn befuhren. Im selben Jahr wurden das Empfangsgebäude (an privat) sowie die beiden Stellwerke und die Güterhalle (an die Stadt Calw) verkauft. 1994 folgten die Freiflächen zusammen mit Schwarzwaldbahn-Strecke ab Weil der Stadt, außer Gleis 1 (an den Landkreis).

Dieser Streckenabschnitt wurde im März 1997 als Sachgesamtheit komplett unter Denkmalschutz gestellt. Die Bahnhofsanlage genießt diesen Schutz bereits seit 1991. In der Begründung des damaligen Landesdenk-



Schalterhalle

Foto: Axel Knobloch, 1989

malamtes heißt es zum Empfangsgebäude: „Das monumentale Bauwerk an der südlichen Einfahrt in die Stadt ist ein markantes, qualitativvolles Bauwerk der Stadt Calw und von stadtbaugeschichtlicher Bedeutung. [Die] Erhaltung [des Bahnhofs und seiner Nebengebäude] liegt im öffentlichen Interesse aus heimatgeschichtlichen und wissenschaftlichen Gründen, insbesondere wegen ihres dokumentarischen Werts für die Geschichte der Nagold- und Schwarzwaldbahn von 1872, aber auch für die Technikgeschichte allgemein.“ Dies konnte jedoch nicht den Abriss des Güterschuppens im Jahr 1999 verhindern, obwohl er dem damaligen „Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e.V.“ für eine geplante Versetzung an den Ort des früheren großen Lokschuppens geschenkt wurde. Dieser Verein hatte sich bereits 1987 gegründet, als noch Güterverkehr auf der Schwarzwaldbahn unterwegs, die Stilllegung der Strecke aber bereits absehbar war.



Letzter Zughalt am alten Calwer Bahnhof
Foto: 1989 Hans-Joachim Knupfer

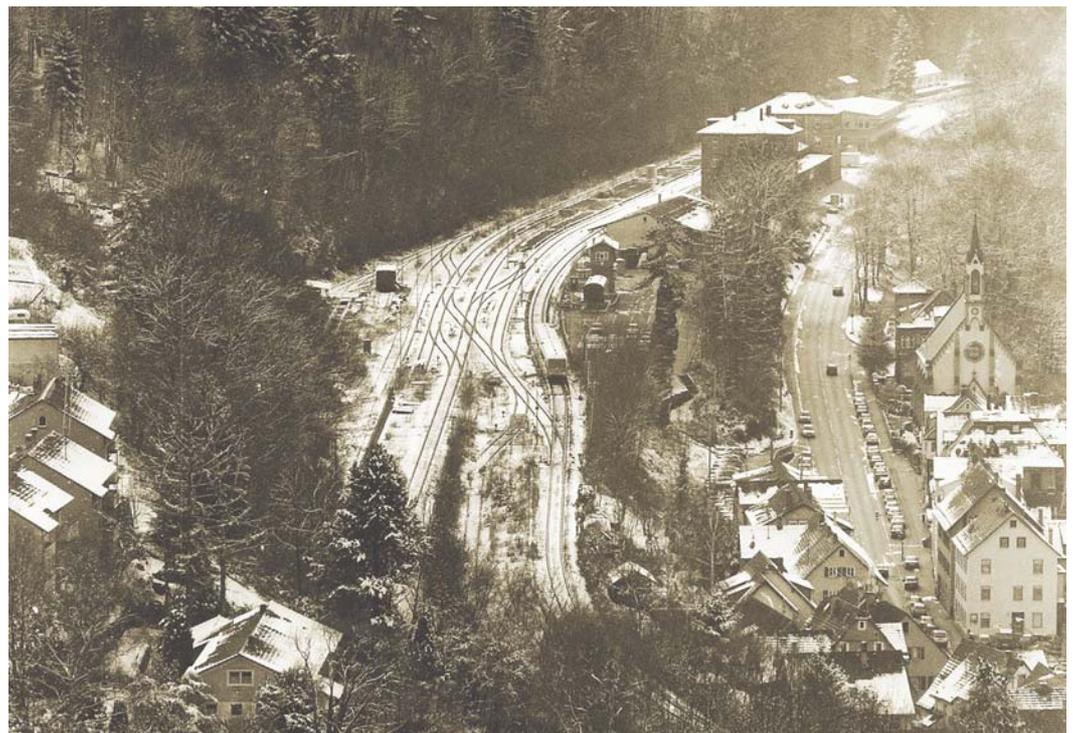
Aus Richtung Althengstett kommend bietet sich dem Betrachter für einen kurzen Moment dieser Panoramaausblick auf den Calwer Bahnhof, lange bevor er ihn tatsächlich erreichen wird. 2001 gelang diese Aufnahme vom oberen Bogen der schon längst stillgelegten Schwarzwaldbahn, die sich unten im Bahnhof zu der Nagoldbahn gesellt. Auf ihr ist gerade ein Triebwagen Richtung Pforzheim abgefahren und hat auch schon das Stellwerk passiert. Auf der anderen Seite am Hang der Uhlandshöhe sind die Reste des früheren Bahnbetriebswerks Calw zu erkennen, im Hintergrund, hinter dem Empfangsgebäude und dem „DHL-Standort“ anstelle des früheren Güterschuppens, das andere Stellwerk (Wärterstellwerk) und ein Lagerschuppen.

Bundesweite Schlagzeilen gab es im Jahr 2005: Ab 1. Oktober sollte die LIDL-Filiale im alten Bahnhof trotz guter Umsätze wegen Renovierung geschlossen werden. Kurz darauf wurde bekannt, dass sie wegen zu geringer Verkaufsfläche ganz aufgegeben werden sollte. Die Gewerkschaft ver.di vermutete dagegen den Versuch, einen der wenigen Betriebsräte im Konzern zu zerschlagen, was letztlich das überregionale Aufsehen erregte. Das Amtsgericht Pforzheim verhängte zunächst eine Ordnungsstrafe, weil die Mitarbeiter vorher nicht angehört wurden. Zwei Monate später einigten sich die Tarifparteien vor der Einigungsstelle beim Gericht immerhin auf einen Sozialplan für die 12 Mitarbeiter, und die Ordnungsstrafe wurde aufgehoben. Die Filiale blieb geschlossen.



Das Stellwerk 1 am heutigen Standort
Foto: Verfasser, 2009

2007 erhielt der anlässlich des 20-jährigen Jubiläums umbenannte „Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V. (WSB)“ Pacht- und Nutzungsverträge mit dem Landkreis über alle Anlagen des Bahngeländes Calw Süd mit Ausnahme von Gleis 1. Im selben Jahr ging das Befehlsstellwerk 1 erneut um 100 Meter auf Reisen: Ein neuer Parkplatz anstelle des Raiffeisen-Gebäudes und ein neuer Supermarkt (als Ersatz für die geschlossene LIDL-Filiale) erforderten eine Neuordnung des Areals mit dem denkmalgeschützten



Bahnhofsanlage von oben

Foto: Hans-Joachim Knupfer, 2001

Stellwerk. Die Lösung bestand in der zweiten Versetzung nach 1944, diesmal aber ohne Funktion, d.h. die noch prinzipiell funktionsfähigen Stellhebel haben keine Verbindung mehr zu den heutigen Weichen und Signalen.

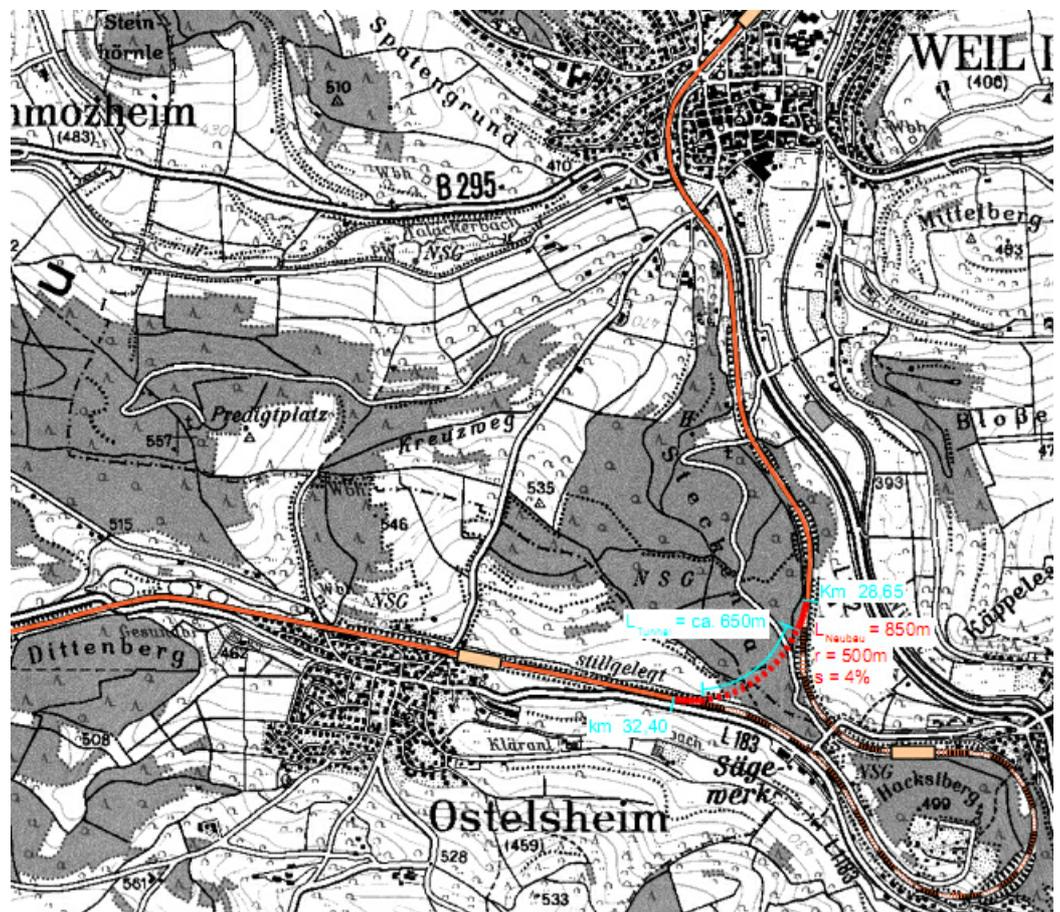
Mittlerweile haben Vorstellungen von einer Wiederinbetriebnahme der stillgelegten „Schwarzwaldbahn“, die natürlich vor allem vom Verein „WSB“ vorangetrieben werden, konkrete Formen angenommen, allerdings nicht als Museumsbahn. Eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung, die 2008 aufgestellt wurde, berücksichtigt zum ersten Mal auch die mögliche Verlängerung der S-Bahn Stuttgart – Weil der Stadt auf dem Streckenabschnitt bis Calw. Für die Verlängerung des S-Bahn-Systems ist der Nutzen-Kosten-Faktor mit 2,01 am höchsten, gefolgt von der Variante eines Inselbetriebes mit Stadtbahnen mit 1,45 und der dieselbetriebenen Bahn mit einem Faktor von 1,22. Der Nutzen ist also doppelt so hoch wie die Kosten, und die Strecke ist prinzipiell förderfähig nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG). Auf dieser Grundlage wird die S-Bahn jetzt weiterverfolgt mit dem Ziel, den Betrieb bis zum Jahre 2015 oder spätestens 2016 wiederaufzunehmen.

Zur Verbesserung der Trassenführung soll bei Schafhausen ein neuer, 650 Meter langer Tunnel den Hacksberg durchstechen, um die dortige Schleife abzukürzen. Darin wäre allerdings eine Steilrampe von 40 Promille notwendig, die nur S-Bahnen befahren können, nicht aber Güterzüge, die die reaktivierte

Strecke ja auch nutzen könnten. Und der alte Bahnhof Schafhausen wäre damit endgültig „abgehängt“ vom Schienenverkehr. Der Calwer Bahnhof aber bekäme die Chance, seine alte Knotenfunktion mit der Nagoldbahn zurückzubekommen. Etwas befremdlich erscheint dabei das Vorhaben, die Züge nur bis Calw ZOB verkehren und dann abends leer nach Weil der Stadt zurückfahren zu lassen! Dabei wären nur 1 km weiter am Bahnhof genügend Abstellflächen für S-Bahnen und Pkw vorhanden.

Zwischenzeitlich interessierte sich die NPD für das Calwer Bahnhofsgebäude als Landesgeschäftsstelle. Erneut rückte es damit ins Licht der Öffentlichkeit, die nach großen Protesten den Verkauf verhinderte. Als Ergebnis erreichte die Stadt Calw einen Pachtvertrag für die kommenden 10 Jahre. Sie nutzt den Bau aber nicht selbst, sondern vermietet ihn weiter an einen sozialen Träger.

So wie bei diesem geplatzten Verkauf des Bahnhofs die Stadt Calw und viele ihrer Bürger zu „ihrem“ Bahnhof standen, ist für die Zukunft zu wünschen, dass sich alle Entscheidungsträger der verlängerten Stuttgarter S-Bahn zu diesem Zeugnis alter Bahnhofsherrlichkeit und Calwer Stadtgeschichte bekennen. Denn geht es darum, dem Bahnhofsstandort und damit auch dem Baudenkmal seine alte Funktion als Verkehrsknoten zurückzugeben. Und dann müssen die Menschen, für die die Bahn ja fährt, diese auch annehmen und möglichst oft nutzen. Dies gilt natürlich auch für die Benutzer der Nagoldbahn („Kulturbahn“), die hier dann wieder zum Umsteigen halten müsste.



Geplante Neutrassierung am Hacksberg, Machbarkeitsstudie 2002

Literatur:

Zu(g)kunft für Calw, 20 Jahre Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt e.V., 2007
„Calw und die Württembergische Schwarzwaldbahn“, WSB, 1989
Morlok, „Rückschau auf die Erbauung der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn“, 1890
Oscar Fraas, „Württembergs Eisenbahnen“, 1880
Ed. Fr. Hochstetter, „Die Württembergische Schwarzwaldbahn“, 1872

Der Autor Dr. Roland Feitenhansl, 1965 in Pforzheim geboren und seit 1997 Mitglied der „Pforzheimer Eisenbahnfreunde“, hat an der Universität Karlsruhe Kunstgeschichte mit Schwerpunkt Baugeschichte studiert. 1998 schrieb er seine Masterarbeit über „Typenbahnhöfe im württembergischen Schwarzwald“, 2002 promovierte er über den Hauptbahnhof Heilbronn. Nach Unterrichtstätigkeit an der Universität Karlsruhe und Beschäftigung im Referat Denkmalpflege des Regierungspräsidiums Karlsruhe wechselte er im April 2011 in das Bayerische Amt für Denkmalpflege. Seine Karlsruher Anschrift gilt weiterhin.

Nagold - Herrenberg

Ein Eisenbahnprojekt mit Geschichte

Martin Frieß, Calw

Die Verbesserung der Schienenanbindung des Landkreises Calw in Richtung Stuttgart ist in der aktuellen politischen Diskussion ein wichtiges Thema. Zum einen beschäftigt die politischen Gremien die Reaktivierung der Schwarzwaldbahn von Calw nach Weil der Stadt, zum andern soll Nagold eine Anbindung an das bestehende S-Bahn-Netz in Herrenberg erhalten. Dies soll entweder mit dem Ausbau der bestehenden Bahnverbindung über Hochdorf und Eutingen oder mit dem Neubau einer direkten, etwa 14 Kilometer kürzeren Strecke geschehen.

schaffen¹, zum Beispiel im Jahr 1903, als der renommierte Regierungsbaumeister Maier Wallersteiner² aus Nürnberg *im Auftrag der Beteiligten* ein gedrucktes Gutachten über die *Verbindung der Gäubahn und der Nagoldbahn durch eine normalspurige Nebenbahn zwischen Herrenberg einerseits und Wildberg oder Calw oder Althengstett andererseits* verfasste³. Bekanntlich konnte keines der genannten Projekte verwirklicht werden.

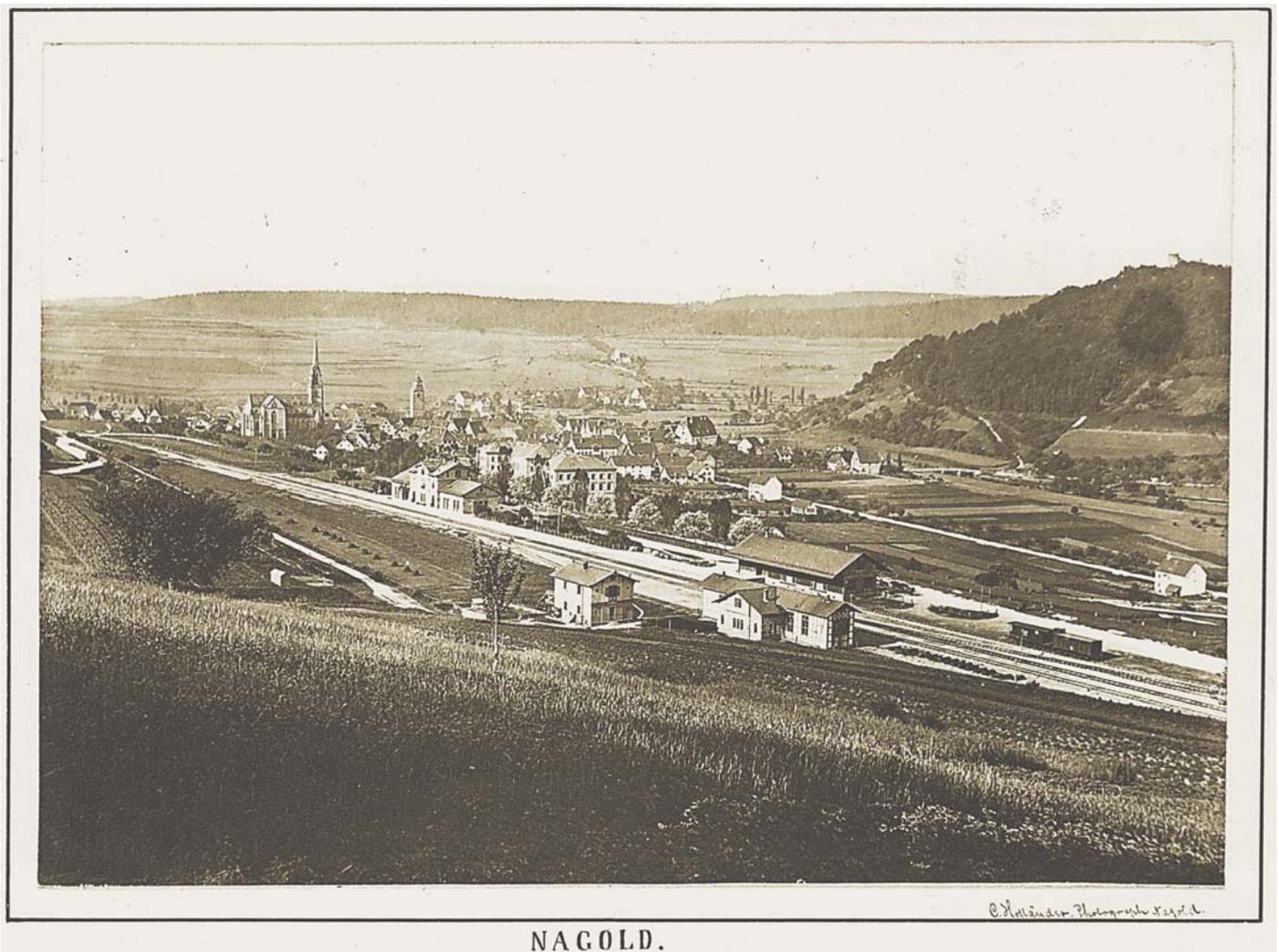


Abb. 1: Nagold vor 1891, aufgenommen vom örtlichen Fotograf Holländer. Von der Schmalspurbahn, die hinter und neben der Güterhalle zu sehen sein müsste, zeigt sich noch nichts, somit muss die Aufnahme vor 1891 entstanden sein. Vorne die "Locomotivremise", die zwei Maschinen Platz bot, links daneben ein Dienstwohngebäude für Eisenbahner, das die gleichen Gestaltungselemente wie die Bahnhofsgebäude im württembergischen Schwarzwald in vereinfachter Form enthält.

Das hier beschriebene Bahnbauprojekt von Nagold nach Herrenberg fällt ziemlich genau in die Zeit, in der zahlreiche staatliche und private Lokalbahnen gebaut wurden, sei es als Stichbahnen oder als Verbindungsbahnen. So gab es mehrere Bestrebungen, eine Schienenverbindung von der Nagoldbahn zur Gäubahn zu

Eingabe an den Landtag

Auch in Nagold und Umgebung verbreitete sich um die Jahrhundertwende die allgemeine Eisenbahn-Euphorie. Seit 1872 hatte die Stadt eine Schienenverbindung nach Calw und weiter nach Stuttgart, seit 1874 nach Horb und

nach Pforzheim, seit 1891 fuhr auf schmaler Spur das „Altensteigerle“. Ein weiterer Ausbau des Netzes wurde gewünscht. Dafür gab es zwei Projekte: Das eine war der Bau einer Bahn durch das Waldachtal bis Pfalzgrafenweiler oder gar bis Dornstetten. Dieses wurde auch vom Oberamt befürwortet, allerdings gleich unter Ausschluss einer möglichen Beteiligung an eventuellen Kosten⁴. Das andere Projekt war der Bau einer Bahn nach Herrenberg. 1903 machte die Stadt Nagold zusammen mit 30 Gemeinden, die nicht nur entlang der geplanten Strecke, sondern auch im Bereich des gesamten oberen Nagoldtals lagen, eine „Eingabe betreffend den Bau einer Eisenbahn von Nagold nach Herrenberg“ an den Landtag in Stuttgart. Darin heißt es:

„Aus Anlass der Agitation für eine Eisenbahnverbindung von Herrenberg nach Calw bzw. Wildberg regte sich im oberen Nagoldtal und im Waldachtal der schon seit Jahrzehnten gehegte Wunsch einer Bahnverbindung von Nagold nach Herrenberg als der natürlichsten Verbindung, sowohl in das Innere des Landes als in der Richtung Tübingen – Sigmaringen (Donautal) und Tübingen – Reutlingen...“

Wenn eine Verbindung zwischen dem Ammertal und dem Nagoldtal erreicht werden soll, so kann hierbei wohl auch nur Nagold in Betracht kommen; in Wildberg und Umgebung ist beinahe keine Industrie beteiligt und kein Hinterland, das von dieser Eisenbahnverbindung Nutzen hätte, und in Calw ist ein Anschluss wohl nicht möglich bzw. nur mit ganz unverhältnismäßig hohen Kosten erreichbar, von dem dritten Projekt Herrenberg – Althengstett, das wohl nicht ernstlich gemeint sein kann, wollen wir gar nicht sprechen.“

Zwar wurde mit Polemik nicht gespart, aber durchaus

geschickt argumentiert. Tatsächlich hätte eine Bahn nach Herrenberg eine bessere Verbindung nach Tübingen gebracht. Ob die Universitätsstadt über den Schönbuch oder durch das Ammertal an die Gäubahn angeschlossen werden sollte, stand damals noch nicht fest. Erst 1906 fiel der Beschluss zu Gunsten der Ammertalbahn. — Der Hinweis auf die fehlende Industrie einer Bahn nach Wildberg wird relativiert durch die Tatsache, dass an einer direkten Bahnlinie zwischen Nagold und Herrenberg ebenso wenig Industriebetriebe gelegen wären, wenn man von den Endpunkten absieht, die aber jeweils schon Bahnanschluss gehabt haben. — Mit der Bahn nach Althengstett ist nichts anderes als eine Variante des Projekts Herrenberg – Calw gemeint, nur sollte diese eben in Althengstett in die Schwarzwaldbahn eingeführt werden (in Richtung Stuttgart; die Züge aus Calw hätten dort also wenden müssen).

Dann wird mit den Einwohnerzahlen argumentiert: In den direkt an der Strecke gelegenen Gemeinden waren es 10.968, dazu kamen noch diejenigen aus den Gemeinden im oberen Nagoldtal bzw. Hinterland mit 17.271. Es folgen Hinweise auf die „ganz ansehnliche Industrie“ in und um Nagold und auf die in Kürze bevorstehende Einstellung der Flößerei auf der Nagold, die zu einer Steigerung des Güterverkehrs auf der Schmalspurbahn Altensteig – Nagold führen werde (was — nebenbei bemerkt — auch so eingetreten ist). Dann wird mit der Streckenlänge argumentiert: Eine Direktverbindung nach Herrenberg wäre je nach Variante zwischen 16,9 und 18,4 Kilometer lang, während es über Eutingen 32 Kilometer seien. Durch den Bau einer direkten Bahn würde „dem ganzen Lande Württemberg ein Vorteil erwachsen“. Überdies würde sie „keine unerschwinglichen Mittel erfordern“, da sie „keinerlei Schwierigkeiten zu überwinden“ habe noch „besondere Kunstbauten erforderlich“ seien.



Abb. 2: Übersichtskarte, entworfen und gezeichnet von Maier Wallersteiner.

Durch eine Vertagung des Landtags konnte diese Eingabe im Jahr 1903 nicht mehr behandelt werden. Die beteiligten Gemeinden ließen die Zeit jedoch nicht ungenutzt verstreichen. Wie schon die Gemeinden zwischen Calw bzw. Wildberg und Herrenberg, gaben sie bei Wallersteiner ein „technisches Gutachten“ in Auftrag, das er im Oktober 1904 vorlegte, ebenso in gedruckter Form⁵.

Technisches Gutachten

Demzufolge sollten die Gleise der neuen Bahn auf der Ostseite des Bahnhofes Nagold liegen, um zunächst in südliche Richtung geführt zu werden mit einer gele-

gentlichen Steigung von 1:36,5 (max. Steigung von Hauptbahnen: 1:100). Nach der Umfahrung des Steinbergs war der Haltepunkt Iselshausen vorgesehen, 75 Meter hoch über dem Ort gelegen. Der Bahnhof Vollmaringen war geplant bei dem abgegangenen Weiler Londorf, 1,6 Kilometer vom Ort entfernt. Weitere Haltepunkte auf der Strecke waren projektiert bei Mötzingen, Unterjettingen, Sindlingen und Haslach (Projekt 1). Einer Variante (Projekt 2) zufolge wäre die Bahn von Herrenberg kommend nach dem Haltepunkt Sindlingen in westlicher Richtung abgezweigt, Unter- und Oberjettingen hätten dann einen gemeinsamen, zwischen den beiden Orten gelegenen Bahnhof erhalten, die Bahn wäre in südlicher bzw. südwestlicher Richtung weiter geführt worden durch den Wald Kehrhau mit dem etwa einen Kilometer westlich vom Ort gelegenen Bahnhof Mötzingen, um dann kurz vor der Station Vollmaringen auf

Stadtschultheiß Friedrich Brodbeck namens der Gemeinden dasselbe Gesuch. Dabei wies er auch darauf hin, dass sich die Stadt Herrenberg „den Bemühungen von Nagold unbedingt anschließen“ werde, sofern das Projekt Herrenberg – Wildberg keine Aussicht auf Verwirklichung habe⁶. Er legte auch das zwischenzeitlich angefertigte technische Gutachten bei.

Warum scheiterte das Projekt?

Trotz aller Bemühungen verfehlte die Eingabe ihre gewünschte Wirkung. Immerhin unterschied sie sich von zahlreichen ähnlichen Eingaben dadurch, dass sie konkret ausgearbeitet war, von einem erfahrenen Fachmann verfasst und gedruckt wurde. Dass keine weiteren Schritte erfolgten, lag auch am räumlichen Proporz: Denn der Staat hatte dafür zu sorgen, dass alle Landesteile in etwa

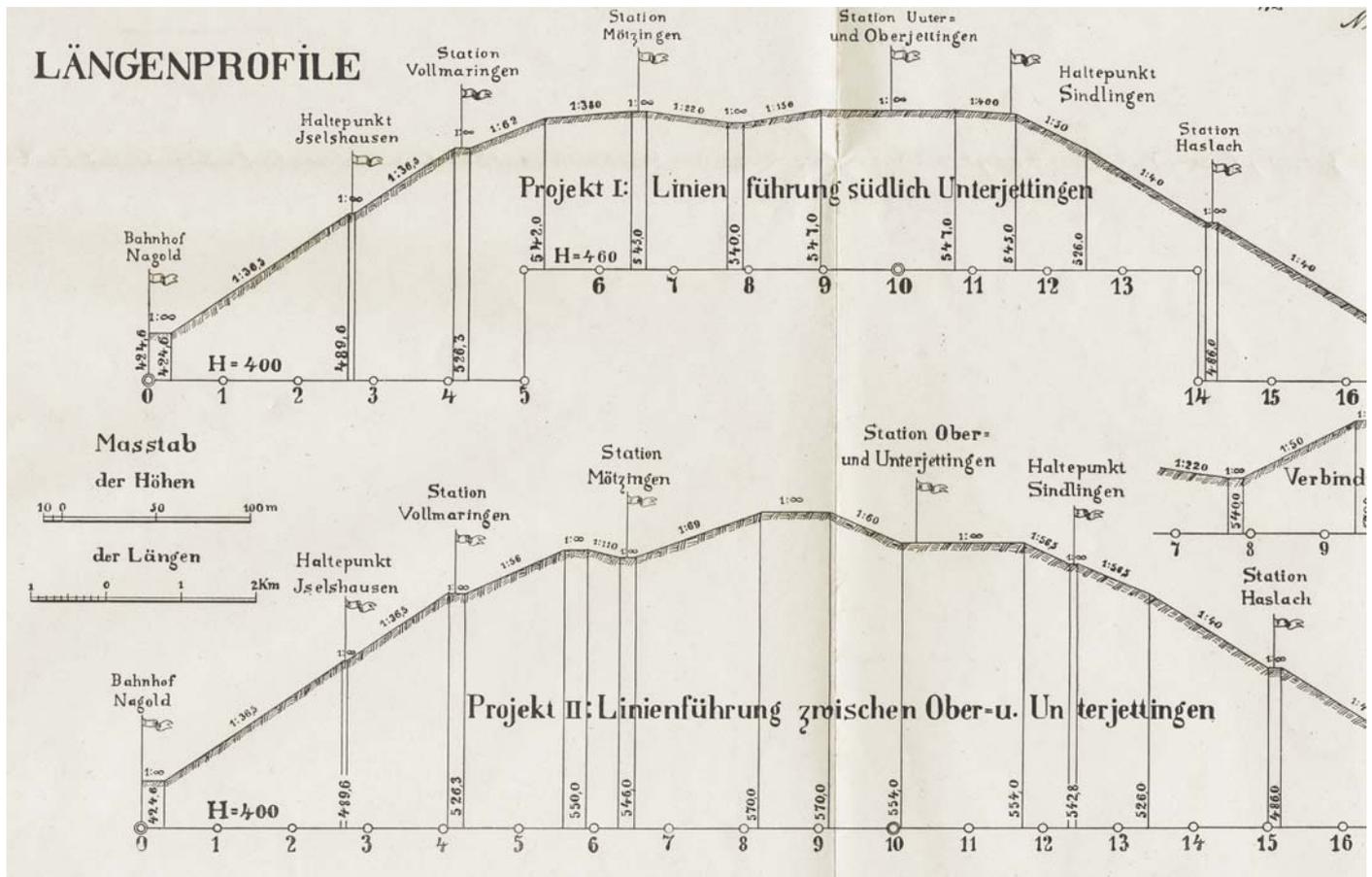


Abb. 3: Längenprofile

den ursprünglich geplanten Verlauf (Projekt 1) einzu-münden. Eine weitere Variante war die Verbindung von Projekt 1 und von Projekt 2 zwischen Unterjettingen und Mötzingen (in dem Lageplan gestrichelt) mit dem Vorteil, dass der Bahnhof Mötzingen näher am Ort gewesen wäre.

In dem Gutachten wird in Bezug auf Bau und Betrieb das Projekt 1 als das günstigste bezeichnet. In wirtschaftlicher Hinsicht bietet aber das Projekt 2 den wesentlichen Vorteil, dass der Bahnhof für Ober- und Unterjettingen zwischen beiden Ortschaften liege (und damit ein potentiell größerer Personenkreis die Bahn nutzen könne).

Am 24. November 1904 wiederholte der Nagolder

- 9 -

Vergleichende Zusammenstellung der bearbeiteten Projekte.

Bezeichnung	Länge	Größte Steigung	kleinster Sub-metrier der Bögen	Größte Wech-sel-höhe	Kosten für das Kilometre	Gesamtkosten
	Km	1:36,5	m	m	Mark	Mark
Projekt 1: Linie südlich Unterjettingen	16,9	1:36,5	200	547,0	75000	1270000
Projekt 2: Linie zwischen Ober- und Unter-jettingen	17,8	1:36,5	200	570,0	75000	1340000
Verbindung von Projekt 1 und 2	18,4	1:36,5	200	570,0	75000	1380000

Abb. 4

gleichmäßig mit neuen Eisenbahnstrecken „versorgt“ werden.

Die Verbindung hätte nur den Status einer Nebenbahn erhalten. Nebenbahnen durften größere Neigungen und engere Bogenradien erhalten als Hauptbahnen (Hauptbahnen: möglichst nicht mehr als 1% Neigung, Nebenbahnen bis 4%). Die steilste Nebenbahn in Württemberg war übrigens Nagold – Altensteig mit der kurzen Nagolder Rampe (vom Waldachtal hinauf zum Bahnhof Nagold mit einer Steigung von 1:25 = 4%).



Abb. 5: Ein langer Güterzug ist aus Richtung Stuttgart und Calw auf Bahnhof Nagold eingefahren. Das elektrische Läutewerk links kündigte durch verschiedenartige, genormte Glockenschläge die Ankunft der Züge an. Lok 154 namens Marbach, 1866 durch die Maschinenfabrik Esslingen gebaut, hatte 1894 Umbau und Modernisierung in die auf dem Foto gezeigte Gestalt erhalten, so dass die Aufnahme anfangs des 20. Jahrhunderts gemacht worden sein dürfte, spätestens vor dem Ersten Weltkrieg. Solche Lokomotiven wären auch auf der Nebenbahn nach Herrenberg gefahren.

Ein aufwändigerer Bau von Nebenbahnen — mit dem Ziel günstigeren Fahrverhaltens — war nicht möglich, da das Verkehrsaufkommen so oder so keine größere Ver-

zinsung des Anlagekapitals erwarten ließ. Man konnte ja das Aufkommen der vorhandenen Hauptstrecken nicht beliebig umverteilen, ohne dort Einnahmeverluste zu bewirken.

Die Steigungen hätten einen wirtschaftlichen Betrieb kaum zugelassen (Scheitelpunkt bei Projekt 1: 547 Meter, bei Projekt 2: 570 Meter; Höhenlage der Ausgangsbahnhöfe: Nagold 427 Meter, Herrenberg 431 Meter). Die Strecke wäre für schwere Güterzüge nicht tauglich gewesen, diese hätten weiterhin über Calw geführt werden müssen. Oder man hätte doppelt oder dreimal so oft fahren müssen wie mit einem langen Zug auf der Hauptbahn, und mit viel mehr Rangieraufwand. Der Ober- und Unterbau (Gleise, statische Bauwerke wie Brücken) wurden bei Nebenbahnen für geringere Achslast ausgelegt. Leistungsfähigere (also schwere) Lokomotiven hätten gar nicht verkehren können, oder man hätte die Strecke viel aufwändiger bauen müssen, was sich niemals rentiert hätte. Deshalb wäre es auch nicht möglich gewesen, hochwertigen Zugverkehr über die Strecke zu leiten. Dazu kommt, dass die Vielzahl an Kurven den Rollwiderstand gerade bei langen Zügen erheblich erhöht (was mehr Kohle kostet und folglich teuer ist). Auch die Abnutzung von Gleisen und Rädern steigt durch die vielen Bögen.

Die Strecke von Nagold nach Herrenberg wäre also eine reine Lokalbahn geblieben. Ein Nebeneffekt wäre das

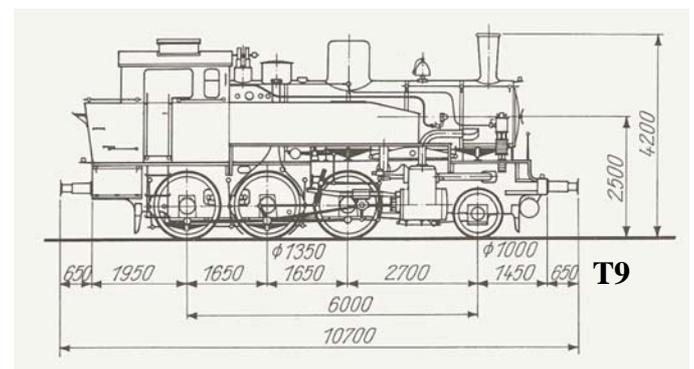
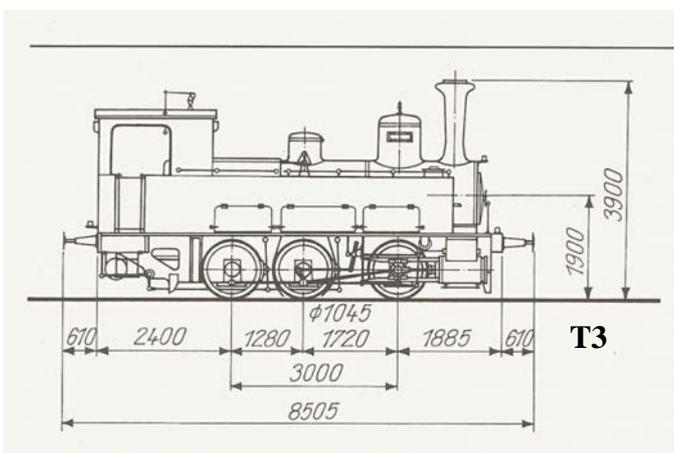


Abb. 6 und Abb. 7: Lokomotiven der Baureihen T 3 und T 9 (gebaut zwischen 1891 und 1907) mit drei angetriebenen Achsen waren für die Lokalbahnen in Württemberg üblich. Stärkere Maschinen waren nur für die Hauptstrecken bestimmt und außerdem zu schwer für das Gleis der lokalen Strecken. Auch wurden auf den Lokalbahnen immer noch sehr alte einfache, zwischenzeitlich umgebaute Loks der Baujahre 1850 ff (!) verwendet aus der Frühzeit der Württembergischen Staatsbahn.

Literatur:

- Albert Mühl, Kurt Seidel:** Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1980
Hans-Wolfgang Scharf, Burkhard Wollny: Die Eisenbahn im Nordschwarzwald, Freiburg 1995
Reinhard Schwarz, Gerhard Reule: Das Altensteigerle. Erinnerungen an eine hundertjährige Lokalbahn, hrsg. von der Sparkasse Pforzheim Calw, Horb, 2006
Eduard Friedrich Hochstetter: Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold, Stuttgart 1872 (Nachdruck den Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e. V., Calw 1991)
Eduard Friedrich Hochstetter: Die Nagoldbahn von Pforzheim nach Horb, Nagold 1875 (Nachdruck den Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e. V., Calw 1999)
Gerhard Mayer: Die Enztalbahn - ein Jahrhunderttraum, in: Das Heimatbuch Enzklösterle. Eine Schwarzwaldgemeinde 1145 - 2003, S. 129 - 133. Derselbe Aufsatz ist abgedruckt in Einst & Heute. Beiträge aus dem Heimat- und Geschichtsverein Landkreis Calw e. V., Heft 8, 1997, S. 41 - 44.

Bildnachweis:

- Abb. 2, 3 und 4: KrA CW, Archivbibliothek, Nr. 1896.
Abb. 1 und 5: KrA CW, Fotosammlung.
Abb. 6, 7 und 9: Sammlung Hans-Joachim Knapfer, Leonberg.
Abb. 8: Königlich Württembergische Staatseisenbahnen, Bildliches Verzeichnis der Wagen, Teil II: Güterwagen, Stuttgart 1912.

-
- ¹ Am 24. Oktober 1902 wurde von der Oberamtsversammlung Calw den Gemeinden Calw, Stammheim, Gechingen und Deckenpfronn ein Betrag i. H. v. 1500 Mark freiwillig, um „diejenigen Schritte, welche wegen Fortsetzung der Eisenbahn Tübingen – Herrenberg in der Richtung auf Calw zu von den beteiligten Gemeinden unternommen werden, zu unterstützen“ (Kreisarchiv Calw (KrA CW), A 3, Bd. 18).
- ² Wallersteiner war Hauptlehrer an der städtischen Baugewerkeschule (spätere Bauschule) in Nürnberg. Er verfasste „nebenher“ zahlreiche Gutachten zu Bahnprojekten in ganz Süddeutschland; im Kreis Calw hat er außer den hier genannten Projekten das Projekt einer elektrischen Nebenbahn in Schmalspur von Wildbad nach Enzklösterle (1902) geplant (Gemeindearchiv Enzklösterle, Bestand Gde. Enzthal, A 57). Er war übrigens Jude.
- ³ KrA CW, S 20. Das Gutachten wurde gedruckt in Nürnberg 1903. Folgende Varianten werden dargestellt:
Projekt 1: Herrenberg – Sulz – Wildberg
Projekt 2: Herrenberg – Deckenpfronn – Stammheim – Schlittenbachtal – Calw
Projekt 3: Herrenberg – Deckenpfronn – Stammheim, entlang der Hauptbahn nach Althengstett
Projekt 4: Herrenberg – Deckenpfronn – Gechingen – Stammheim, Einmündung in die Hauptbahn oberhalb des Hirsauer Tunnels in der Richtung gegen Calw
Projekt 5: Herrenberg – Deckenpfronn, gemeinschaftliche Station Gechingen/Stammheim – Althengstett.
Wallersteiner empfahl vorsichtig eines der Projekte 3 bis 5 wegen dessen *höherer volkswirtschaftlicher Bedeutung*.
- ⁴ KrA CW, A 6, Bd. 20.
- ⁵ Maier Wallersteiner: Die Verbindung der Gäubahn und Nagoldbahn durch eine normalspurige Nebenbahn zwischen Nagold und Herrenberg. Technisches Gutachten, mit Übersichtskarte und Längenprofilskizzen, Nürnberg 1904 (KrA CW, Archivbibliothek Nr. 1896); darin befindet sich auch die o. g. Eingabe.
- ⁶ Offensichtlich wurde dieses Projekt favorisiert, wohl auch, weil es mit 15,35 Kilometer „Neubaustrecke“ das kürzeste und um 600 000 bis 700 000 Mark günstiger gewesen wäre.
- ⁷ Wesentliche Überlegungen zu diesem Absatz verdanke ich Hans-Joachim Knapfer, Leonberg.
- ⁸ Hingewiesen sei noch auf drei weitere Bahnprojekte im Landkreis Calw: das Projekt von Calw über Stammheim, Gechingen, Aidlingen und Dagersheim nach Böblingen von 1912, das Projekt von Pforzheim über Büchenbronn, Salmbach und Langenbrand nach Schömberg von 1912 und das Projekt einer Schmalspurbahn von Unterreichenbach nach Schömberg (alle Pläne in: KrA CW, S 20).

Georg Heinrich Feldweg (1812 - 1895)

Ein großer württembergischer Straßenbaumeister des 19. Jahrhunderts im württembergischen Nordschwarzwald und im Gäu

Fritz Kalmbach, Altensteig / Dettingen-Erms

Durch einen glücklichen Umstand erfuhr ich im Jahre 2004 von unveröffentlichten Lebenserinnerungen von Georg Heinrich Feldweg im Familienbesitz von Bekannten in Bad Urach. Das Uracher Exemplar ist eine Xerokopie einer Abschrift, die wohl von einer Familientante Julie (* Feldweg, ∞ Haas, † 1992) von einer früheren Abschrift gemacht wurde. Ihre Vorlage, also eine ältere Abschrift, ist ebenso wie das handschriftliche Original Feldwegs verschollen.

Stadtarchivar Paul Rathgeber, Calw, konnte später die Auskunft geben, dass es im Calwer Stadtarchiv eine weitere Abschrift gibt, die wohl auf den Rechtsanwalt Ernst Rheinwald zurückgeht.

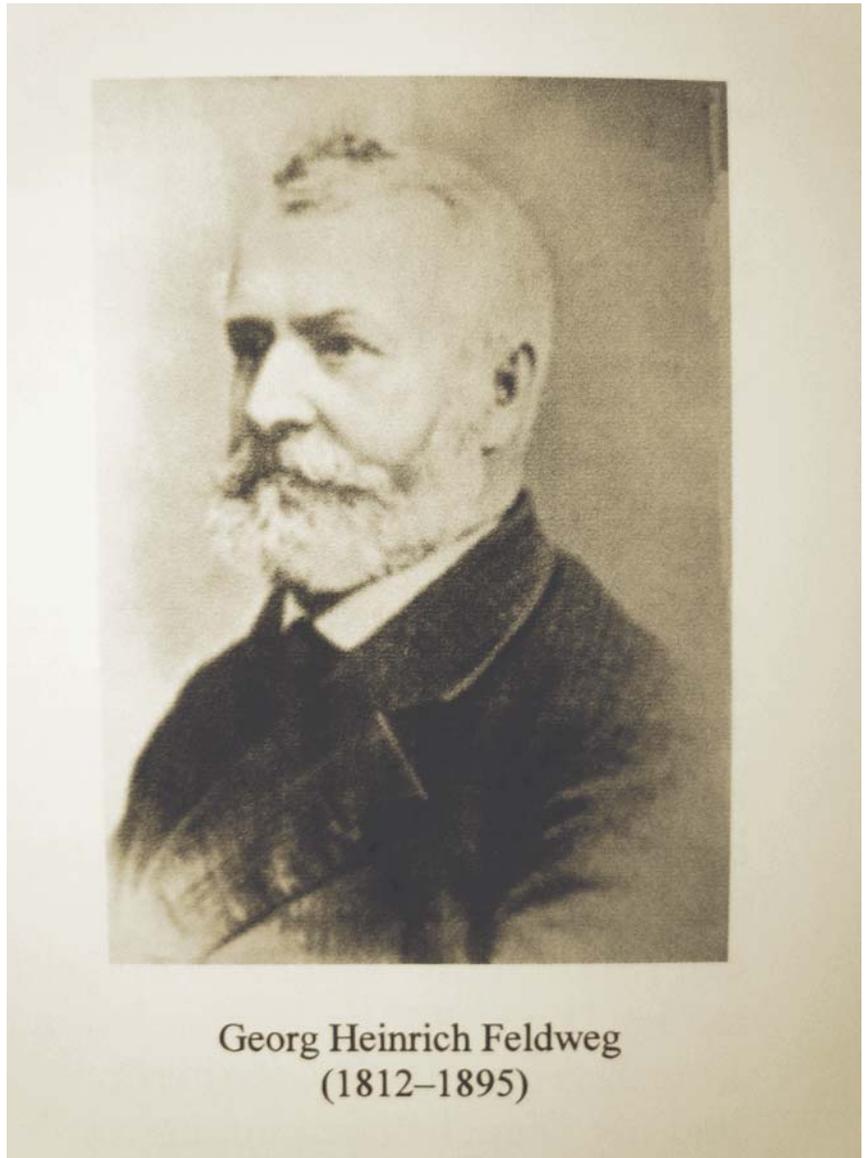
Die Uracher und die Calwer Abschriften stimmen weitgehend, aber nicht völlig überein und haben unterschiedliche Lücken, die sich aber z.T. ergänzen.

In seinen Lebenserinnerungen (das Typoskript "Urach" umfasst 146 Seiten DIN A4, 1½-zeilig) liefert Feldweg umfangreiche Mitteilungen über seinen Lebenslauf, über Zeitgenossen (z.B. den Maler Pilgram, den Architekten Leins und viele andere), über Reisen, Begegnungen, Tagungen, über private Arbeiten als Architekt und über seine künstlerischen Interessen. Und er nennt viele genealogisch interessante Details über seine Großfamilie und deren Verflechtungen. Darin eingestreut berichtet Feldweg, nach Jahren geordnet, vielfach und ausführlich über seine berufliche Tätigkeit als oberster Straßenbaumeister von sechs Oberämtern, einer Region, die nach heutiger Verwaltungsgliederung weit über den (1938 bzw. 1973 erneuerten) Landkreis Calw hinausreichte und etwa die Größe eines halben Regierungsbezirks umfasste.

Feldweg war Straßenbauinspektor (bei der Pensionierung Baurat), ab 4.6.1845 in Nagold, definitiv ab 6.8.1846 bis 1881 mit Amtssitz in Calw und ab 1861 mit Privatwohnsitz in Hirsau. Sein Haus in Hirsau war zuvor das Gasthaus "Hirsch und Lamm"; daraus wurde nach seinem Tod das Kurhotel, heute das Hotel Kloster Hirsau. Als Leiter der Straßenbauinspektion Calw war er zuständig für die Oberämter

Nagold, Calw, Herrenberg, Freudenstadt, Neuenbürg und Rottenburg.

Anders als über den gleichzeitigen Eisenbahnbau gibt es



*Georg Heinrich Feldweg. Repro von Fritz Kalmbach aus:
Calw - Geschichte einer Stadt, Band Hirsau II (2006), Seite 95
Aufbewahrungsort des Originalphotos unbekannt.*

über Württembergs Straßenbau bis jetzt generell wenig historische Literatur und insbesondere über die Straßenverkehrserschließung des nordöstlichen, württembergischen Schwarzwalds in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts keine umfassende Darstellung. In seiner 36 Jahre langen Dienstzeit hat Feldweg wesentliche Teile des heu-

tigen Straßennetzes zwischen Pforzheim, Calw, Nagold, Altensteig, Herrenalb, Freudenstadt, Rottenburg und im Gäu geschaffen, darunter die großen Talstraßen längs der Nagold, Enz und Waldach.

Feldwegs Textstellen wurden von mir aus dem Gesamttext herausgelöst und zusammengefasst, um sie für die Verkehrsgeschichte zugänglich zu machen, eine komprimierte Quellenerschließung von 21 Seiten (im Originalwortlaut) aus 146 Seiten Gesamttext. Für die Veröffentlichung in diesem Heft "Einst & Heute" des KGV Calw habe ich daraus einen kleinen Auszug mit bemerkenswerten Angaben, z.B. zu den Talstraßen Nagold – Altensteig, Calw – Pforzheim, Calw – Nagold, Wildbad – Pforzheim, zur Straße nach Dobel – Herrenalb und zu einigen weiteren Fakten, hergestellt.

Georg Heinrich Feldweg: Was ich erlebt in 70 Jahren bis Anno 1882

[Die Seitenzahlen verweisen auf diejenigen des Uracher Typoskripts.]

[S. 1: 1882 ff.: Entstehung der Lebenserinnerungen]

Auf diesen Wunsch meiner Tochter Johanna, nunmehr verheiratete Gundert, welchen sie am 6. Mai 1882 ausgesprochen hat, an meinem Geburtstag, an welchem mich der gnädige Gott hat 70 Jahre alt werden lassen, will ich versuchen, in folgendem zu willfahren.

Ich wurde geboren in Calw den 6. Mai 1812 und erhielt mit der Taufe den Namen Georg Heinrich Feldweg. Mein Vater war Johann Georg Simon Feldweg, Flaschner in Calw. Meine Mutter war Catharina Rossdan aus Sengach, einer Waldensergemeinde, Dürrmenzer Kirchspiel, reformierter Religion.

[Ergänzungen von F.K.: Feldweg starb in Hirsau am 16. März 1895. Er war zweimal verheiratet:

∞ I in Böblingen 4.5.1841 mit Beate Jordan († 4.12.1849), 3 Kinder;

∞ II in Kirchheim-Teck 23.9.1851 mit Emma Stahl († 26.2.1873 an Brustkrebs), 6 oder mehr Kinder. Nachkommenlinien gibt es zu Gundert (aber nicht direkt zu Hermann Hesse) in Calw, zu Dr. Hauff in Kirchheim-Teck bzw. Holzmaden und zu Oskar Paret in Ludwigsburg.

Nach dem Calwer Historiker und Rechtsanwalt Ernst Rheinwald (Artikel von 1951) sei die Familie Feldweg ursprünglich aus Österreich nach Calw eingewandert und sei ausgesprochen künstlerisch begabt gewesen.]

[S. 32-33: 1845-46: Beruflicher Anfang in Calw]

Schon am darauf folgenden Donnerstag [22.5.-1845] traf mein Anstellungsdecret [zum Straßenbau-Inspektor in Nagold] vom Ministerium des Innern in Stuttgart beim OA. Böblingen ein. Nun war die Freude groß, das erstrebte Ziel, der Eintritt in den Staatsdienst, war erreicht. ... Meinem Austritt aus dem bisherigen Amt [ab 1.4.1837 Oberamts-Werkmeister in Böblingen] lag ein Hindernis

nicht im Wege, so dass ich schon in der letzten Woche des Mai mich nach Nagold begeben und mit meinem Amtsvorgänger über meinen Eintritt in mein neues Amt besprechen konnte.

Zunächst bereiste mit mir mein Amtsvorgänger Kaiser von Nagold die Freudenstädter Straße bis Freudenstadt [nicht die heutige B 28, sondern die Chausseestraße auf der Höhe], von da die Murg-Enztalstraße über Baiersbronn, Schönmünzach, Besenfeld, Wildbad, von da nach Calw und Althengstett über die neu projectierte Straßelinie nach Ostelsheim, Böblingen und von da über Herrenberg nach Nagold zurück.

Sogleich nach dieser Reise fand die Amtsübernahme und meine Beeidigung beim K. Oberamt Nagold statt, worauf Kaiser zum Eisenbahnbau nach Stuttgart abreiste, 4.6.1845. ...

Der Straßenbau-Inspektionsbezirk bestund damals aus sechs Oberamtsbezirken, nämlich OÄ Nagold, Calw, Herrenberg, Freudenstadt, Neuenbürg, Rottenburg. ...

Unser Aufenthalt [in Nagold, mit Familie] dauerte jedoch nur bis zum 6.8.1846, da ich durch Kgl. Entschließung vom 10.7.1846 definitiv zum Straßenbau-Inspector von Calw befördert wurde.

[zu S. 32-33: 1845-46: Bau Oberes Schloß Berneck]

Während meines Amtssitzes in Nagold hatte ich die Vorarbeiten ... zum Bau des Schloßchens vor dem Hohenmantel¹ [sic!] in Berneck (letzteres Privatsache) zu entwerfen.

[S. 33 - 35: 1847: Talstraße Nagold - Altensteig, Calmbach - Neuenbürg, Teinachbad, Calw - Pforzheim bei Dennjacht]

Nun nahte als Vorbote des Revolutionsjahres 1848 das Hungerjahr 1847 mit seinen vielen Nöten und Leiden, Mißwachs, Arbeitslosigkeit, Teuerung: ein vierpfündiger Laib Brot kostete 30 Kreuzer (90 Pfennig).

Vom Staat wie von einzelnen Gemeinden wurde zur Linderung der großen Not durch Beschaffung von Arbeitsverdienst allerwärts vorgegangen. Besonders im Schwarzwald und namentlich im Inspektionsgebiet Calw wurden Straßenbauten in Angriff genommen, wozu in den meisten Fällen erst die Baupläne und Überschlüsse zunächst zu fertigen waren und die Grundstückserwerbungen zu geschehen hatten. Der Zudrang der Arbeitssuchenden war so groß, dass nicht alle verwendet werden konnten und nur ein dem betreffenden Bauwesen entsprechender Prozentsatz beschäftigt werden konnte. Sogar ein Schultheiß bat einmal, ihn doch zur Nachtzeit als Bauwächter anzustellen, da er nicht weniger bedürftig sei als viele seiner Gemeindeangehörigen. Zur Verhütung wucherischer Ausbeutung der armen Arbeiter sind nahezu sämtliche Arbeiten nicht in Accord gegeben, sondern in Regie — im Taglohn — ausgeführt worden.

Hier galt es nun mit voller Kraft einzustehen und dem Herrn zu danken, wenn er sie zur Bewältigung des anstrengenden Dienstes gewährte.

Täglich wurde das Ministerium durch Abgesandte aus den bedrängten Gegenden des Landes um Hilfeleistung

angegangen, so auch aus dem oberen Nagoldtal, worauf ich ganz unerwartet am 8. März 1847 spät Abends ein Schreiben von Ministerialrat Böheim aus Stuttgart erhielt des Inhalts, dass er mit Oberregierungsrat von Autenrieth nach Nagold reise. Es handle sich um den Bau einer Straße von Nagold nach Altensteig und zunächst um eine Verhandlung mit den Vertretern der beteiligten Gemeinden, wozu auch ich mich morgen früh [also 9. März] um 8 Uhr einfinden und die etwa in der Inspections-Registrieratur einen solchen Bau betreffenden Acten mitbringen solle.

Ich suchte bis spät in die Nacht nach den verlangten Acten, fand aber nichts und machte mich früh vier Uhr auf den Weg mit meinem Einspanner nach Nagold, wo ich um ½8 Uhr eintraf und mit Staunen vor dem Postgebäude die Ortsvorsteher der betreffenden Gemeinden mit Planmappen und Plankapseln ausgerüstet gewahr wurde. Von diesen hörte ich, wie auch sie in Eile einberufen wurden, mit den Flurkarten von Nagold bis Altensteig hier zu erscheinen.

Ich hörte nun weiter von den beiden Herren von Autenrieth und Böheim, wie das Ministerium auf die Bitte der Gemeinden des oberen Nagoldtales wegen Teuerung und Verdienstlosigkeit geneigt sei, sich bei dem genannten Straßenbau zu beteiligen, behufs dessen mit den betreffenden Gemeinden sowie denen der Oberamtscorporation nun verhandelt, zunächst aber das ganze Terrain bis Altensteig begangen werden soll.

Nach kurzer Besprechung der Herren Ministerialbeamten mit dem Oberamtmann, den Vertretern der Oberamtscorporation und den Vertretern der beteiligten Gemeinden wurde nun bei Wind und Schneegestöber von der ganzen Versammlung zu Fuß von Nagold dem Tal nach das Terrain beaugenscheinigt und gelegentlich Notizen über den Wert der Grundstücke und Baumaterialien zur Schätzung des Aufwandes für den ganzen Straßenbau aufgenommen.

Um vier Uhr abends in Altensteig angekommen, wurde sofort unter Mitwirkung des Oberamtmannes von den Herren Ministerialbeamten mit den Vertretern der betreffenden Gemeinden und der Amtscorporation auf dem Rathaus dort über die Bauanlage der drei Stunden langen Straße und die Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel weiter verhandelt. Dabei wurde schätzungsweise angenommen, dass mit einem Aufwand von 60.000 Gulden die ganze Straßenanlage durchgeführt werden können, wozu die Ministerialbeamten die Übernahme des hälftigen Betrags auf die Staatskasse in Aussicht stellten, wogegen die andere Hälfte die Amtscorporationen mit den betreffenden Gemeinden zu tragen hätten, womit sich die letztgenannten einverstanden erklärten.

Gegen fünf Uhr abends war die Verhandlung zu Ende und besprach Ministerialrat Böheim nur noch kurz mit mir die Bearbeitung der Pläne und der Kostenvorschläge.

Worauf ich in Eile das rückständige Mittagmahl zu mir genommen und mich mit meinem Einspanner, an dem ich ein zweites Pferd vorspannen ließ, um sechs Uhr abends über Berneck nach Hause begeben wollte, um andern Tags über Calw nach Neuenbürg zu fahren und dort einer Gütererwerbsverhandlung anzuwohnen. Aber

schon in der Bernecker Steige war des Schnees wegen kaum fort zu kommen, so dass ich erst gegen neun Uhr Warth erreichte und dort in einem Bauernwirthshaus über Nacht bleiben musste.

Am andern Morgen [also 10. März] um sechs Uhr fuhr ich wieder mit einem Vorspannpferd unmittelbar hinter dem Bahnschlitten her, bis der Weg schneefrei wurde.

Ich traf nun zu Hause erschöpft und unwohl um neun Uhr ein, musste aber schon um elf Uhr trotz der Vorstellungen und Bitten meines lieben Weibes mich nach Neuenbürg auf den Weg machen, um bei einer Gütererwerbsverhandlung teil zu nehmen, zu welcher auch auswärtige Leute bestellt waren, wobei ich über technische Fragen Auskunft zu geben hatte.

Um 3 Uhr mittags traf ich fieberkrank auf dem Rathaus ein, musste zunächst den Arzt rufen lassen, der aber auswärts gewesen und erst andern Tags eingetroffen. Ich konnte vor Fieber und Husten kaum reden, blieb aber doch auf dem Rathaus bei den Versammlungen, die ihrer Dringlichkeit wegen nicht verschoben werden konnten und [Textlücke: am 11. März] von morgens acht Uhr bis abends 7 Uhr dauerten und erst am 12. März mit Einbruch der Nacht beendet wurden. Am 13. [März] kehrte ich bei zunehmendem Fieber nach Hause zurück, aber täglich mehrten sich die Arbeiten, die Vorbereitungen für Grundstückserwerb, Fertigen der Baupläne, Berechnen von Überschlügen und dgl.

Als Armenbauten wurden die Correction der Calmbach – Neuenbürger [Straße] und der Teinachbadstraße, die Calw – Pforzheim-Straße bei Dennjächt, der Neubau der Nagold – Altensteiger Straße in Angriff genommen. Neben diesen war noch der früher begonnene Ostelsheim – Althengstetter Straßenbau zu vollenden.

[S. 50-51: **1856: Talstraße Calw - Pforzheim und andere, Nachzeichnung Struwelpeter**]

Das Jahr 1856 war, wie sein Vorgänger 1855, ein sehr geschäftsvolles. In Ausführung waren der Straßenbau von der Landesgrenze gegen Pforzheim bis Unterreichenbach, vom Markgrafenbrunnen bis Liebenzell mit der Correction durch Liebenzell, von der oberen Badbrücke bei Liebenzell zum Kohlbach, von Calw gegen Wildberg bis zum Raben, die Nagoldbrücke in Altensteig [*gemeint ist wohl die Brücke am ehemaligen Gasthof Anker*], ferner der Straßenbau von Spielberg bis Pfalzgrafenweiler, von Herrenberg gegen Horb über die Markungen Nufringen und Öschelbronn.

Dazu kam noch der Anlaß der Anwesenheit der Kaiserin von Rußland in Wildbad [*und*] die gesteigerten Anforderungen der Straßenunterhaltung daselbst.

Trotz der großen Arbeitslast, die mich häufig von morgens 4 Uhr bis abends spät in Anspruch genommen, copierte ich unter Mithilfe meines lieben Weibes auf Weihnachten den im Buchhandel vergriffen gewesenen "Struwelpeter", an dem sich jetzt noch die Enkel erfreuen können. [*Beispiel für die zeichnerische Begabung und die Fähigkeit zu lithographieren, die Feldweg während seiner Lehrzeit in Stuttgart erworben und später auch ständig gepflegt hat.*]

[S. 52-55: **1857: erster Postwagenkurs Nagold – Altensteig der Linie Stuttgart – Freudenstadt, Eröffnung der Talstraße Calw – Pforzheim mit König Wilhelm I.**]

Am 1. Juni fand die erste Fahrt eines Postwagens auf der neuen Straße von Nagold nach Altensteig statt, die in Altensteig mit großer Freude begrüßt wurde, da schon lange die Leitung der Stuttgart – Freudenstädter Post über Altensteig sowie die Errichtung eines Postamts von den Altensteigern angestrebt wurde².

An diesem Tag wurde die nunmehrige Poststraße durch die Stadt festlich mit jungen Tannen, Flaggen und Fahnen geschmückt. Der nun eingefahrene Postwagen war bekränzt und von einem zahlreichen, mit Festgästen besetzten Chaisenzug begleitet.

Im Gasthaus zum Grünen Baum neben dem Postlocal [heute: Drogerie Hiller] war ein Festmahl bereitet, zu dem ich auch eingeladen wurde, bei dem es an Toasten nicht fehlte, nach welchen auch ich mir erlaubte, einen geschichtlichen [*leider verschollenen; F.K.*] Überblick auf den Verlauf des Nagold-Altensteiger Straßenbaus vorzutragen, indem ich darauf hinwies, wie er vor zehn Jahren als Armenbauwesen zur Linderung der großen Not unter vielen Mißhelligkeiten, von welchen besonders ich viele zu tragen hatte, ausgeführt wurde, worauf sich einige veranlaßt sahen, in der allgemein frohen Stimmung mir die Hand zur Versöhnung zu bieten, die ich gerne ergriff, da mir der liebe Gott in all den vielen Widerwärtigkeiten immer gnädig durchgeholfen, und ich mir bewusst war, während der ganzen Bauzeit die Erfüllung meiner Pflichten, so viel ich konnte, erstrebt zu haben.

Wenige Tage nach dem fröhlichen Postwageneinzug in Altensteig kam die Nachricht, daß der König [Wilhelm I.] über Pforzheim komme, um die eben vollendete Calw – Pforzheimer Straße am Freitag, den 12. Juni, zu sehen. Rasch wurde allem aufgeboten zu seinem Empfang, die Straße und die Häuser in derselben in Unterreichenbach, Liebenzell und Hirsau zu schmücken. Allerwärts wurden die Orts- und Markungsgrenzstöcke und Wegzeiger mit Kränzen behangen und Fahnen besteckt. An der Nagoldbrücke auf der Landesgrenze ließ ich, weit auf der badenschen Straßenstrecke sichtbar, 20 Fuß hohe württembergische Flaggen anbringen.

Mittags 12 Uhr traf nun der freudig erwartete König Wilhelm auf der Landesgrenze bei der Nagoldbrücke ein. Dort stieg er aus dem Wagen und beging die Brücke und stieg über die hohe, rechtsseitige, württembergische Böschung des Brückendamms hinunter und betrachtete die nach amerikanischem System erbaute hölzerne, freitragende Brücke von unten und stieg darauf wieder rüstig auf die Straße. Während der König unter der Brücke war, sagte mir sein ihn begleitender Cavalier, Graf von Taubenheim: "Reden Sie mit dem König laut, Se. Majestät hört nicht gut."

Der König redete mich nun an und sagte: "Diese Brücke ist von Holz, das ist nicht gut, die fault bald, auch werden diese hohen Böschungen sich noch setzen." Worauf ich erwiderte, daß die Brücke als auf der Landesgrenze befindlich auf gemeinschaftliche Kosten erbaut wurde, die Bauausführung aber von Baden allein durch seine Techniker geschehen sei, was ihn zu beruhigen schien.

Ich erlaubte mir, nun auszusprechen, wie sich die Bewohner der ganzen Gegend zu großem Dank verpflichtet fühlen, dass durch des Königs viele Bemühungen bei Baden es ihm gelungen sei, diese lang ersehnte Straßenverbindung ins Leben zu rufen und die armen Leute bei diesem Straßenbau auch Brot verdient haben.

Ferner fragte er noch, auf die umgebenden Waldungen weisend: "Wem gehören diese Waldungen?" Ich antwortete hierauf ziemlich laut, worauf er sagte: "Sie dürfen nicht so laut reden, ich höre gut." Ferner fragte der König mich: "Sind Sie mit dem ganzen Straßenbau fertig?" Worauf ich erwiderte: "Majestät, vollständig." Worauf er, gegen die badensche Straße zeigend, die er eben mit verschiedenen Hindernissen befahren, sagte: "Bei Pforzheim ist der Bau noch nicht ganz fertig. In allen Lebensverhältnissen ist es gut, wenn man Wort hält." Von Baden erhielt nämlich der König die Zusage, dass die Straße bis zu seinem Eintreffen fertig sei.

Der König bestieg den Wagen wieder, hinter dem ich mit meinem Schimmel hergeritten. In Unterreichenbach hatte sich der Oberamtmann mit den bürgerlichen Collegien aufgestellt, mit welchen der König aufs Leutseligste sich unterhielt, ebenso in Liebenzell. In Hirsau wurde der königliche Wagen umgespannt, wo sich der König nochmals sehr befriedigt aussprach und sich sofort zum Besuch der in Wildbad weilenden Kaiserin von Rußland begab, von wo er am andern Tags morgens 8½ Uhr zur Weiterreise nach Stuttgart in Calw wieder eintraf.

Die offizielle Eröffnung der neuen Calw – Pforzheimer Straße wurde nun drei Tage nach Anwesenheit des Königs auf den 15. Juni festgesetzt, zu der sich schon am 14. von Stuttgart der Herr Vorstand der Straßenbauabteilung, Oberregierungsrat von Cammerer, mit Oberbaurat von Böheim und Baurat Cloß in Calw einfanden. [*Es folgen noch ausführliche Beschreibungen.*]

[S. 64: **1861: Hauskauf und Umzug nach Hirsau**]
[*Nach Kündigung der Mietwohnung in Calw im Armbrusterschen Haus wegen Eigenbedarf war keine geeignete Mietwohnung zu finden, so dass sich Feldweg zum Hauskauf entschloss*]:

Gleichzeitig war in Hirsau das ehemalige Gasthaus zum Lamm zum Verkauf ausgesetzt, das infolge Gants von dem früheren Besitzer verlassen war und billig erworben werden konnte³.

[S. 67: **1863: Eröffnung Talstraße Wildberg – Nagold**]

Am 30. Mai 1863 fand die Eröffnungsfeier der neuen Wildberg – Nagolder Straße statt. Vormittags fuhr eine Reihe Chaisen und Omnibusse von Nagold nach Wildberg. Zu den Insassen derselben gesellten sich dort Männer von Calw, Wildberg und anderen Bezirksorten. Nach erfolgter, gegenseitiger Bewillkommnung und erfolgter Erfrischung im Schwanen daselbst wurde die neue Straße mit 38 Fahrzeugen, mit drei Vorreitern und einem Musikkorps an der Spitze bis zur Post nach Nagold befahren, wo ein Festmahl von 160 Couverten bereitet war, das durch Reden und Toaste gewürzt wurde. Auch wurde von mir derer gedacht, die nicht mit Feder und Tinte, nicht mit Streusand und Nivellierinstrument,

sondern mit Schwielen in der Hand, mit Pickel und Schaufel mitgeholfen, diesen Straßenbau zu Stand zu bringen, was allseitig Anklang gefunden.

[S. 82-85: 1867: Reise zur Weltausstellung in Paris, Treffen mit Königin Olga, Beginn des Baus von Macadam- und Asphaltstraßen in Württemberg]

Vom 21. August bis 6. September 1867 begab ich mich mit meinem Freund Färber Korndörfer auf die Weltausstellung nach Paris, wozu mir, wie andern meiner Collegen, ein Staatsbeitrag verwilligt wurde, für den ein Reisebericht zu erstatten war. Wir reisten am 22. August von Pforzheim mit Bahn ... und trafen am 23. mittags in Paris ein, wo wir uns bei einem deutschen Restaurant in der Nähe des Hotel de Ville einquartierten.

[Feldweg hat viele Objekte skizziert, doch dürften diese Unterlagen verschollen sein. Er gibt eine ausführliche Schilderung, dabei insbesondere auch über das Zusammentreffen der anwesenden Württemberger auf Einladung der im Rollstuhl sitzenden Königin von Württemberg⁴. Die Königin zog verschiedene der Württemberger ins Gespräch, darunter auch Feldweg]:

So wandte sie sich auch an mich mit der Frage, was ich schon Interessantes für meinen Beruf gesehen hätte, worauf ich erwiderte, daß ich mich nicht allein in der Ausstellung umsähe, sondern insbesondere das Pariser Straßenunterhaltungs- und -verwaltungswesen, namentlich auch den Bau der Asphalt-comprimé-Straßen, kennen lernen wolle.

Nachdem die Königin die Ausstellung verlassen, wurde ich von Graf von Taubenheim aufgefordert, auf Wunsch der Königin eine Beschreibung über die macadamisierten und die Asphalt-comprimé-Straßen zu entwerfen und mich unter Vergleichung ihrer Vorzüge im Einzelnen wie im Allgemeinen über dieselben zu äußern, da die Königin wünsche, dass in der Nähe des Schlossgartens in

Stuttgart auch eine Asphalt-comprimé-Straße angelegt werde, dass sie vorher aber über die etwaigen Vor- und Nachteile Näheres hören wolle.

Nachdem ich mich bei verschiedenen Ausführungen von Asphalt-comprimé-Straßenanlagen um-gesehen und eingehend unterrichtet hatte, fertigte ich ein umfassendes Gutachten aus, das ich am 31. August im Hotel Bristol, wo unsere Königin residierte, dem Grafen von Taubenheim vorlegte, das er in meiner Gegenwart durchgelesen und dankend entgegennahm.

[Es folgen weitere, sehr interessante Schilderungen.]

[S. 111: 1872 - 1873: Straße Nagold – Haiterbach]

Neben meinen ordentlichen Berufsarbeiten und Bauausführungen hatte ich im letzten Jahr [1872] ein größeres Privatgeschäft auszuführen, die Bearbeitung von Plan und Überschlag zu einer Straße von Nagold über Iselshausen – Unterschwandorf gegen Haiterbach, mit einer Länge von nahezu zwei Stunden. Hiermit wurde im November [1872] begonnen und sämtliche Pläne und Überschläge im Betrage von 100.490 Gulden im November [1872] vollendet, wofür ich ein Honorar von 1½ % berechnete, welches mir im Betrage von 1.507 Gulden im Auftrag der beteiligten Gemeinden von der Oberamtspflege Nagold ausbezahlt wurde, von welchem Betrag nach Abzug meiner Auslagen für Hilfsarbeiten noch nahezu 1000 Gulden für meine eigene Arbeit verblieben, die ich unter Lob und Dank an den Herrn zu mir genommen.

[S. 121: 1876: Hauserneuerung in Hirsau und Künstler Wilhelm Pilgram]

[Anfang April 1876 ließ Feldweg die westliche Giebelseite seines Hauses in Hirsau erneuern]: zugleich durch meinen alten Freund Pilgram aus Stuttgart die auf den alten Wirtschaftsschild Bezug habenden Hirsch und Lamm malen, welch sämtliche Arbeiten gegen Ende Juni beendet wurden.



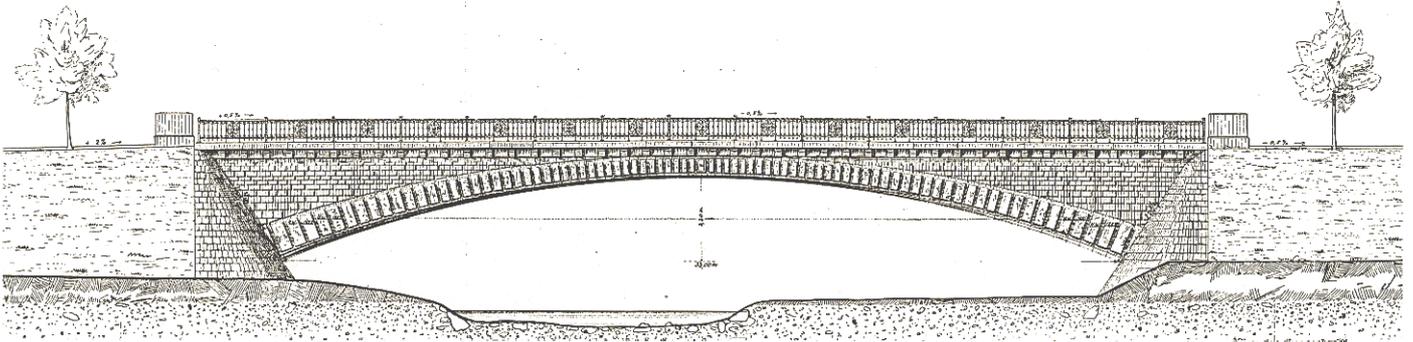
Ausschnitt aus der „Heimatkarte Südwest-deutschland“, bearbeitet von Prof. Huttenlocher (Tübingen), RV-Verlag ca. 1960, ursprünglicher Maßstab 1 : 500.000.

Der Ausschnitt kennzeichnet in etwa Feldwegs Arbeitsgebiet.

- ¹ Im Typoskript Urach steht irrtümlich: "Hohen-**W**andel". Die übliche Bezeichnung für die Bernecker Schildmauer war "Mantel". Laut OAB Nagold (1862) S. 137: "Das den Freiherrn von Gültlingen gehörige Schloß, auch das Obere Schloß genannt, wurde im Jahre 1846/47 auf die Grundmauern des ursprünglichen Schlosses erbaut; es besteht aus zwei, durch einen Zwischenbau verbundenen Gebäude, die auf den Ecken mit Erkern versehen sind, wie überhaupt bei der ganzen Ausführung des Schlosses der mittelalterliche Spitzbogenstyl nachzuahmen gesucht wurde."
- Es ist 1862 offenbar nicht mehr bekannt gewesen, (aber auch nicht im neuen Heimatbuch von 2000), daß der Bauplan zum Oberen Schloß von Feldweg stammte. Es klingt etwas unwahrscheinlich, ist aber denkbar und wäre interessant, Berneck als eine bis jetzt nie gezogene Parallele zum Historismus-Neubau des Schlosses Lichtenstein über Honau 1840/41 nach Plänen von Victor Heideloff, einem Freund Feldwegs, zu sehen.
- Die in der OAB erwähnten „Grundmauern“ könnten Ruinenreste vom zweiten Schlossbrand von 1660 (erster Brand 1559) gewesen sein.
- ² Der Postkurs Stuttgart – Freudenstadt – Straßburg ging bis dahin auf der unter Herzog Karl Eugen erbauten, alten Fernstraße an Altensteig um ca. 10 km vorbei. Er führte von Nagold an der Remigiuskirche hinauf über die alte "Chausseestraße" an Walddorf und Egenhausen vorbei nach Pfalzgrafenweiler, wo heute noch die Chausseehäuser und alte Meilensteine mit Stundenentfernungen nach Stuttgart erhalten geblieben sind.
- Altensteig lag vor 1854 verkehrsmäßig vollständig im Abseits, da keine durchgehende, fahrbare Talstraße entlang der Nagold vorhanden war, bis zu deren Bau (Nagold-Altensteig) und Weiterbau (Altensteig-Spielberg-Pfalzgrafenweiler) durch Feldweg. Diese Trasse zog dann die alte Fernstraße Ulm/Stuttgart – Nagold – Freudenstadt – Kniebis – Straßburg als Reichsstraße 28, nach 1945 Bundesstraße 28, an sich.
- ³ Einzug am 30. Mai 1861. Auf S. 72 nennt Feldweg den Gasthofnamen "Hirsch und Lamm". Das Haus war zwar sehr reparaturbedürftig, doch bewältigte Feldweg sowohl diese Notwendigkeit, als auch eine ziemlich abenteuerliche Finanzierung,.
- Er war in der Folge, erstmals 1864, dann alle fünf Jahre, auch sehr darauf bedacht, die Schankgerechtigkeit des Hauses durch drei Bewirtungstage zu erhalten, die er reizend schildert (S. 72), erneut 1869 an drei Tagen (S.85).
- Das erinnert an den Stuttgarter Firmengründer Eduard Breuninger († 1932), Multimillionär, der in seinem großen Bekleidungshaus zur Erhaltung eines alten Schankrechts regelmäßig und eigenhändig einige Tage lang bewirtete, keine Legende, sondern Ausdruck altwürttembergischen Denkens. In Stuttgart muss dies jedesmal natürlich ein großes gesellschaftliches Ereignis gewesen sein.
- ⁴ Königin Olga, Tochter des Zaren Nikolaus I., * 1822, † 1892, ∞ 1846 den Thronfolger und — seit 1864 — König Karl. Wegen welcher Erkrankung 1867 Königin Olga in Paris einen Rollstuhl benützen musste, offensichtlich nur vorübergehend, ist aus der Literatur nicht bekannt.
- Olga war sehr schön, galt als sehr klug und hat sich sozial stark engagiert.

Die Herrschaftsbrücken auf Station Teinach

Horst Roller, Stammheim



Der Weg ins Teinach

Nur wenige kennen sie unter dem Namen Herrschaftsbrücke, die heutige Brücke über die Nagold auf der Station Teinach. Es spricht nichts dagegen, den alten Namen auf die heutige Brücke zu übertragen. Dazu passt, dass auf Stammheimer Markung ein Teil des Waldwegs zur Station Teinach Herrschaftssteige genannt wird.¹

Auf einem Notizzettel des in Stammheim geborenen Pfarrers Kämpf² (1832–1914) ist zu lesen: *Der König (Herzog) fuhr einst über die Hochsträß (Hengstetter Markung), Weilheimer Weg³, über die Wiesen (Nb! nicht Forstweg), also über die Oberstwiesen (ganz im Tal) bis in das Günthersche Haus und Stall!* [in Stammheim] weiter nach Teinach! Das muss Kämpf von seinem Vater oder Großvater erfahren haben, die beide in Stammheim Schultheißen waren. Unter Hochsträß versteht man auch die Ochsenstraße bei Ostelsheim, über die der Herzog von Stuttgart her angefahren kam. Möglich ist, dass unter dem Güntherschen Haus das Gasthaus Linde⁴ der Besitzer Günther in der Herrenberger Straße zu verstehen ist. Natürlich kann nur ein kleiner Teil der Reisegesellschaft aus Platzgründen in dem Dorfgasthaus einge-

kehrt sein (Stall für Fütterung oder über Nacht?). Womöglich war in der Notiz die aufwendige Reise des Herzogs im Jahr 1770 gemeint.

Die Fahrt ging von Stammheim weiter über die Hauptstraße, Seedamm (Jahnstraße), Teinacher Straße (nicht offiziell), entlang Rottannen, Rehgrundbrünnele und dann die enge und sehr steile Herrschaftssteige hinunter. Sie war wohl der gefährlichste Abschnitt für die herrschaftlichen Kutschen auf der ganzen Reise. Aber warum fuhr man nicht über Calw und das Nagoldtal? Bei Regenwetter wäre der Talweg durch die Pferdehufe und Wagenspuren unpassierbar geworden. Die Herrschaftssteige war das kleinere Übel. Deren Sandsteinpflasterung, die im stillgelegten Bereich⁵ heute noch zu finden ist, konnte aber bei Nässe die Kutschen ins Rutschen bringen. Da mussten dann die hinten aufsitzenden Fahrbegleiter, die Carettenbockaffen, auch Heyduken genannt, die Migge⁶ anziehen oder Radschuhe einlegen.⁷ Unten an der Steige führte der Weg am Fluss weiter durch Wiesen zur Herrschaftsbrücke, siehe Bild 3.

Wer ehemals von Calw nach Teinach wollte, konnte das Nagold- und Teinachtal meiden und über die Höhe fah-

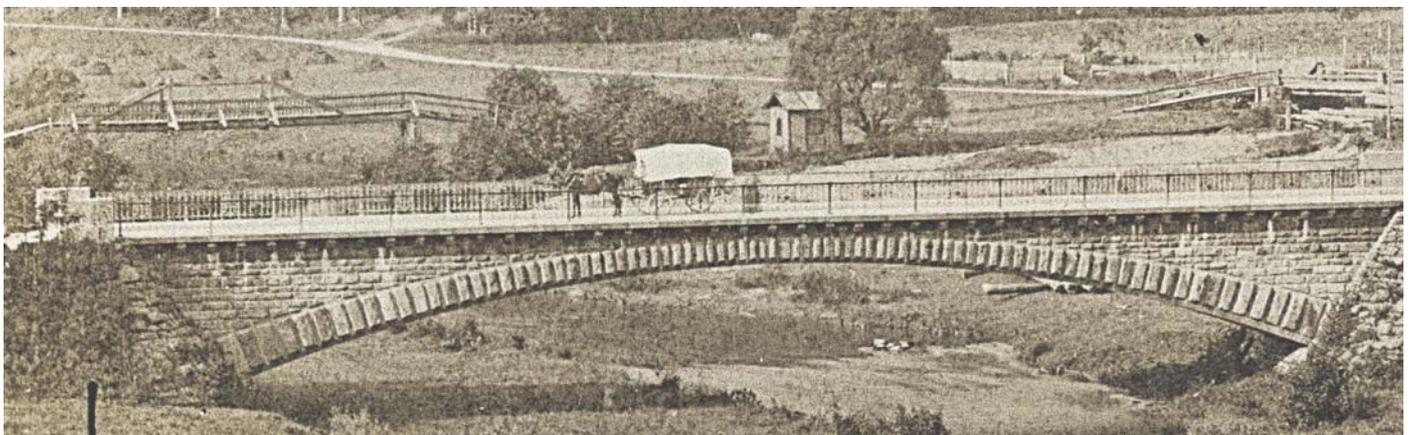


Bild 1 oben zeigt die Planzeichnung der Herrschaftsbrücke 1883 von Baumeister Braun, Calw.

Bild 2 unten zeigt als Foto die 1883 erbaute 3. Herrschaftsbrücke im Jahr 1888 Fluss aufwärts gesehen. Links dahinter eine steile Fußgänger-Behelfsbrücke. Oberhalb liegt der Kameralweg zum Waldecker Hof. Bei der Wegabzweigung befindet sich heute die Kurve der 1896 erbauten Bulacher Steige. Rechts im Bild die Brücke über die Teinach.

ren oder gehen. Der Fahrweg über Altbürg und Rötensbach oder Zavelstein war aber nicht kürzer. Zeiller schreibt im schwäbischen Zeitbuch 1653: *Von diesem Stättlein kommt man sehr hoch herunter zum Flecken oder Dorf Teinach.* Crusius berichtet: *Man steigt vom höchsten Bergvorsprung, auf welchem Zavelstein liegt, in das ...in einem tiefen Thal gelegene Dorf Teinach.*⁸

Die württembergischen Herzöge⁹ reisten, teils mit großem Hofstaat, im Sommer nach Hirsau, Liebenzell oder Wildbad, später auch, der Auerhahnjagd wegen, nach Naislach. Nach Teinach¹⁰ führen sie ab dem Jahr 1617¹¹. Herzog Karl Eugen kam 1770 mit seinem kompletten Hofstaat, zu dessen Beförderung man 1200 Pferde benötigte, nach Teinach.¹² Aus Platzgründen mussten Personen auch in Calw untergebracht werden.¹³ Die Route über Stammheim kann man annehmen.

Zwei Jahre später, 1772, wurde die Straße von Stuttgart nach Calw, nämlich vom Hasenberg bei Stuttgart bis an die gepflasterte [lange] Steige bei Calw chausseemäßig hergestellt.¹⁴ Sie führte über Magstadt, Schafhausen, Ostelheim. Über die Fortsetzung der Strecke 14 Jahre später schreibt Mönch und meint wohl die Talstrecke: *Die Straße von Calw nach Teinach wurde zwar im Jahr 1786 mit Hilfe der Salzkasse des Zavelsteiner Amtes erbreitert und verbessert, kam aber durch schwere Steuerbelastung der Gemeinden infolge der Revolutionskriege und Napoleonischen Kriege so herunter, dass König Friedrich*

*mit seinem Gefolge fast stecken blieb, als er 1810 nach Bad Teinach und Jagdschloß Naislach bei Würzbach reiste, obwohl er vorher den Schultheißen befohlen hatte, „die besten Pferde ohne Rücksicht auszuheben“.*¹⁵ Im Zorn hierüber strafte er den Kreishauptmann von Calw“.

Somit dürfte ab 1772 oder 1786 die Route über Stammheim, Herrschaftssteige und Herrschaftsbrücke nicht mehr gewählt worden sein. 1790 kam ohnehin vorerst das Ende des Badvergnügens des württembergischen Hofes in Teinach wegen der Revolutionskriege.

Ab 1838 verbesserte man wichtige Strecken und wertete sie zu Staatsstraßen auf. Mönch schreibt 1925: *1853 wurde auch die Nagoldtalstraße vom Staat übernommen und in den nächsten [vier] Jahren umgebaut, „da sie die steilsten Partien und sogar oft gefährliche und im Winter unfahrbare Steigungen darbot“.* 1857 wurde sie

feierlich eingeweiht und erhielt den Namen Wilhelmstraße...

Freudentag an der herrschaftlichen Brucken

Im Calwer Wochenblatt vom Februar 1886 fand sich die älteste Nachricht zur Herrschaftsbrücke aus dem Jahr 1731. Damals regierte Eberhard Ludwig Herzog zu Württemberg, der beeinflusst wurde von seiner langjährigen Mätresse Wilhelmine von Grävenitz. Die war ein Ärgernis im ganzen Land.¹⁶ Nach dem über 20jährigen Verhältnis des Herzogs zur Grävenitz versöhnte er sich mit seiner legitimen und lange ignorierten Gattin Johanna Elisabeth, und hoffte noch einmal einen Thronfolger zu erhalten, weil der Erbprinz früh gestorben war. Zu



Bild 3: Lageplan der histor. Herrschaftsbrücke auf der späteren Station Teinach

dieser Zeit weilte er in Teinach, die Herzogin wohnte in Stuttgart. Sie fuhr zu ihm über Stammheim und die Herrschaftssteige, während ihr der Herzog von Teinach her entgegenkam, siehe Bild 3.

Freytags, den 13. July 1731 ware Callw ein von Gott gegebener Freudentag, weil Nachmittags 2 Uhr Ihre Durchlaucht, die regierende Frau Herzogin zu ihrem nunmehr wieder ausgesöhnten Durchlauchtigsten Ehegemahl unserm gnädigsten Landesvater in den Deinach gereißt, welcher ihre vom Deinach bis über die neue herrschaftliche Brucken unterhalb Waldeck, entgegengefahren, der Unterthanen Segenswünsche, Jauchzen, Danksagen und Frohlocken, waren unbeschreiblich, Gott segne das Amen dazu. Den 6. Aug. reisten sie wieder von der Deinach ab.

Die „neue“ herrschaftliche Brucken muss also wieder einmal erneuert worden sein. Der Herzog passierte die

Brücke und erwartete dann die Herzogin auf der andern Nagoldseite auf den ebenen Wiesen des Großen Brühls an der Weggabelung, siehe Bild 3. Das Gelände ist heute hoch aufgefüllt und dient als Parkplatz (Bild 10).

Hier gab es eine Wendemöglichkeit und viel Platz für die Untertanen, denen dieses freudige Ereignis (in der Regel) von der Kanzel mitgeteilt worden war. Das Volk dürfte von der ganzen Umgegend zusammengeströmt sein, natürlich auch von Calw (siehe oben: *Freudentag für Calw*), vielleicht auch den Kutschen gefolgt sein. Wer trug die Segenswünsche der Untertanen vor?



Bild 4. Pfahljochbrücke bei Neckarhausen

Die erste Herrschaftsbrücke

Weil die Brücke auf Bild 3 in der Richtung zur Straße nach Teinach liegt, dürfte das ihr ursprünglicher Standort, aber auch ihr beständiger Zerstörungsort durch Hochwasser und Eisgang gewesen sein.

Der heutige Wohnplatz *Station Teinach* hieß z.B.: 1731...bei der *herrschaftlichen Brücken unterhalb Waldeck*, also flussabwärts des Waldecker Hofes, nach 1820:...bei der *Brücke unterhalb Waldeck*, auch: *im Nagoldtal bei der Herrschaftsbrücke*. Der Sonnenhardter Schultheiß Dittus schrieb (1830) regelmäßig: *...auf dem Brühl bei der sogenannten Herrschaftsbrücke im Kentheimer Tal ...* Als im Juni 1872 die Eisenbahnlinie Stuttgart – Calw – Nagold eröffnet wurde, bekam das Tal bei der Teinachmündung endlich einen eindeutigen Namen: „Station Teinach“. Auf schwäbisch heißt Teinach „in der Doanich“.

Die Herrschaftsbrücke bestand ursprünglich nicht aus Stein, sondern war als Pfahljochbrücke aus Holz hergestellt, vielleicht mit einem Dach. Eine historische Pfahljochbrücke ist bei Sulz–Neckarhausen heute noch zu sehen, Bild 4.

Verheerende Überschwemmungen an der Nagold sind überliefert aus den Jahren 1613, 1633, 1799 mit Eisgang, 1824 (36stündiger Regen, Wasser vier Meter höher, eine Anzahl Brücken weggerissen). Die Herrschaftsbrücke musste neu hergestellt werden kurz vor 1731, siehe oben und 1829 laut Calwer Wochenblatt, außerdem gab es laufend Reparaturen. Am 1. August 1851 folgte einem 12stündigen Wolkenbruch eine verheerende Überschwemmung im Nagold- und Teinachtal, die größte, an die man sich erinnern kann, hieß es

damals. Wege und sieben Brücken (im Umkreis) wurden zerstört, die Herrschaftsbrücke weggerissen.

Gesperrt waren danach:

1. die Straße über Kentheim und den Waldecker Hof nach Nagold, Umleitung über Herrenberg.
2. Der *ordentliche Weg am Beiterschen Garten* in Calw durch das Nagoldtal nach Teinach. Umleitung über Altburg und Röttenbach.
3. Der Fluss selber für die Flößer von Hirsau aufwärts bis zur Nagolder Oberamtsgränze.

Am 5. August 1851 stand im Wochenblatt: *Leichtere Fuhrwerke können von Wildberg bis zur Herrschaftsbrücke rechts der Nagold und von dieser Brücke abwärts links der Nagold nach Calw passieren*. Normalerweise musste man aber schon beim Waldecker Hof die Nagold queren und linksseitig auf dem alten „Cameraweg“, dem heutigen Radweg, weiterfahren. Das zeigen die Bilder 3,5,6.

Nun war aber die Waldecker Brücke¹⁷ zerstört und man sollte deshalb vollends den Notweg rechts der Nagold bis zur Herrschaftsbrücke benutzen, so wie man heute fährt. Einen Tag später schreibt das Oberamt, der Notweg sei nicht zu gebrauchen.

Beim Waldecker Hof plante man als Ersatz eine *Springbrücke nach amerikanischem System über den Nagoldfluss*. Der zuständige Stammheimer Werkmeister Nüble schrieb, dass die höhere Genehmigung dafür nicht *eingekommen* sei. So blieb es bei einer Pfahljochbrücke als Interimsbrücke. Unter dem Begriff Springbrücke, die ohne Pfeiler über den Fluß „hinüberspringt“, meinte man vermutlich eine Stabfachwerk-Trogbrücke, wie sie damals in den USA mit Überdachung häufig gebaut

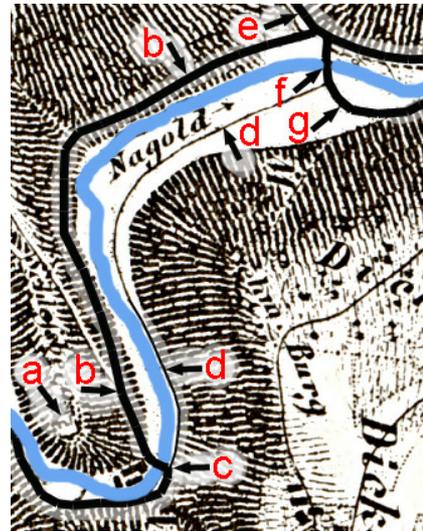


Bild 6.
a=Ruine Waldeck, b=Kameralweg, c=Brücke beim Waldecker Hof, d=schmaler Notweg, e=Straße nach Teinach, f=Herrschaftsbrücke, g= Weg zur Herrschaftssteige Richtung Stammheim.

Ausschnitt aus Karte Königreich Württemberg 1847. Linien sind stark nachgezogen.

Bild 5. Bildmitte Brücke bei Waldeck, rechts vor Pfeil die Herrschaftsbrücke, Nebenwege sind unterschlagen. Karte von Bohnenberger 1798/1810. Ausschnitt aus Karte Königreich Württemberg 1847. Auch auf der Karte des K.u.K. Generalmajors J.H. von Schmitt von 1797 (hier nicht abgebildet) sind diese Wege und Brücken zu erkennen.

wurden. Sie ermöglichten größere Spannweiten, so dass oft keine Wasserpfeiler nötig wurden.¹⁸ Es gab solche Trogbrücken schon vorher in Deutschland und der Schweiz.

Die zweite Herrschaftsbrücke

Tatsächlich hatte die Herrschaftsbrücke 1851 solche Schäden erlitten, dass wieder ein Neubau nötig wurde. 1852/53 entstand sie, wie man damals schrieb, als Interimsbrücke, also ein Provisorium, siehe Bild 7 u. 10. Zuständig war von jetzt ab die K. Straßeninspektion unter Straßenbauinspektor Feldweg, siehe Beitrag Feldweg in diesem Heft.

Neben der alten Brücke, siehe Bild 3, befand sich der sogenannte Klötzplatz für die Niederlage von Floß-, Säge- oder Bauholz (Polterplatz, Stammlagerplatz) und eine Floßeinbindestelle, auch Floßanbindestelle. 1832 hies es für die Schiffer und Flößer, dass die Brückenpfeiler geschont werden müssen. Da prallten also öfters Stämme an.

Die neue 2. Brücke plante man zwischen aufgeschütteten Dämmen, die zusätzliche Fläche benötigten. Wohl aus diesen Platzgründen wählte man einen neuen Standort 135 Meter flussabwärts, was auch einen Straßenumbau zur Folge hatte,¹⁹ siehe Bild 7 u. 10.

Wieder kam eine der üblichen Pfahljochbrücken zur Ausführung. Bild 8 zeigt die mutmaßliche Jocheinteilung und die Spannweiten.²⁰ Die Pfähle der Joche mussten in den Fluss gerammt werden. Dazu diente die Ramme, ein hohes Holzgerüst mit einer Radscheibe, über die ein Gewicht (Rambbär, Rammkatze, Fallgewicht) hochgezogen und dann auf den Pfahl fallen gelassen wurde. Das Zugseil war unten in mehrere Seile geteilt, so dass etwa sechs Männer miteinander ziehen konnten. Die Ramme stand entweder im Fluss oder auf einem Floß.

Die neue Brücke kostete 2650 Gulden. Sie wird 1853 erstmals befahren worden sein. Im März war auf dem Hof Dicke die Versteigerung des Holzwerks der alten Brücke.

Auch weiterhin kam es laufend zu Schäden und Abnutzungen. Im Oktober 1857 versteigerte man den abgenutzten Belag bestehend aus 22' langen und 5 4/5" starken tannenen Flöcklingen.²¹ Im März 1860 brach der linksseitige Ortpfeiler (Bild 8) der Brücke zusammen, als eben ein 4spänniger Müllerwagen passiert hatte. Inspektor Feldweg hatte die Reparatur vorher beantragt. Ende 1861 und im Februar 1862 kam es durch Hochwasser und Eisgang wieder zu schweren Schäden. Im selben Jahr im September Sperrung wegen einer Erneuerung. *Es ist die alte Cameralstraße über die Teinachbrücke bei der Widmann'schen Sägmühle [Straßengabelung Bad Teinach/Neubulach] und die Nagoldbrücke unmittelbar bei Waldeck zu benutzen*, also nicht der inzwischen (1856²²) ausgebaute ehemalige Notweg.

1867 verschob man das Flussbett der Nagold unterhalb der Herrschaftsbrücke wegen des dort im April 1866 begonnenen Eisenbahnbaus, siehe Bild 7 rechts. Außerdem fiel die ebene Strecke der Herrschaftssteige im Nagoldtal dem Bahnbau zum Opfer. Der Ersatzweg oberhalb der Bahnlinie erhielt 1871 den Namen „Bahnweg“, er zieht im Tal bis Kentheim.

Im Oktober 1871 durfte die Brücke wegen Umbau nur mit leichten Fuhrwerken befahren werden. 1872 war auf dem Rathaus in Teinach die *Verakkordierung der Vertäferung* (Vertäfelung) der Herrschaftsbrücke ausgeschrieben. Bretter sollten das Abraspeln der Holzpfosten der Joche bei Eisgang verhindern. 1875 hängte man eine neue Wasserleitung für die Bahnstation unter die Brücke²³. 1876 und 1879 wurde wieder repariert.

Gleich im Januar 1880 heißt es in der Zeitung: *Zwei Wasserpfeiler (im Gegensatz zu Ortpfeilern) durch Treibeis stark beschädigt, Brücke gesperrt*. Inspektor Feldweg schrieb: *Von der Eisenbahnstation traf telegraphisch die Nachricht ein, dass durch den Eisgang an der dortigen hölzernen Nagoldbrücke einer der Jochpfeiler*

Badegäste ein repräsentatives Bauwerk darstellen.²⁷ Die Brückenachse liegt deshalb genau in der Mitte des Bahnhofgebäudes, siehe Bild 10 und 17.

Auch während der Bauarbeiten kam es im Dezember 1882 zu einer dramatischen Überschwemmung. Fünf Personen der unteren Sägemühle (im Bild 10, rechts oben) konnten durch die Calwer Feuerwehr mit einem Floß nicht gerettet werden, die Stammheimer schafften es mit einem Wagen.

Zur Brückenübergabe im Mai 1883 schrieb das Calwer Wochenblatt u. a.: *Die neue Steinbrücke bei der Station Teinach ersetzt die sogenannte Herrschaftsbrücke, die im Jahr 1851 noch die beiden Ufer der Nagold verband, aber durch das größte Hochwasser, an das man sich bis heute erinnern kann, weggerissen wurde. Ein Provisorium [Interimsbrücke], das unterhalb derselben bisher den Dienst versah, musste ebenfalls einige Male fast vollständig erneuert werden. Am 19. Sept. 1881 wurde unter Leitung des Herrn Baumeister Braun mit den Bauarbeiten überhaupt und am 3. Juli 1882 mit dem Quadergewölbe begonnen, und letzteres am 29. Juli geschlossen. Sechs Wochen blieb das Gewölbe auf der Schalung. ... Die Leerbogen wurden von den eisernen Kästen getragen, die mit trockenem Sand gefüllt waren, zwecks der Ausschalung ließ man den Sand aus den Kästen laufen, wodurch sich die Leerbogen senkten und das Gewölbe dadurch frei machten*, siehe Bild 13. Die Baukosten betragen 66 000.- Mark. Es wurden 2900 Zentner Zement verwendet.

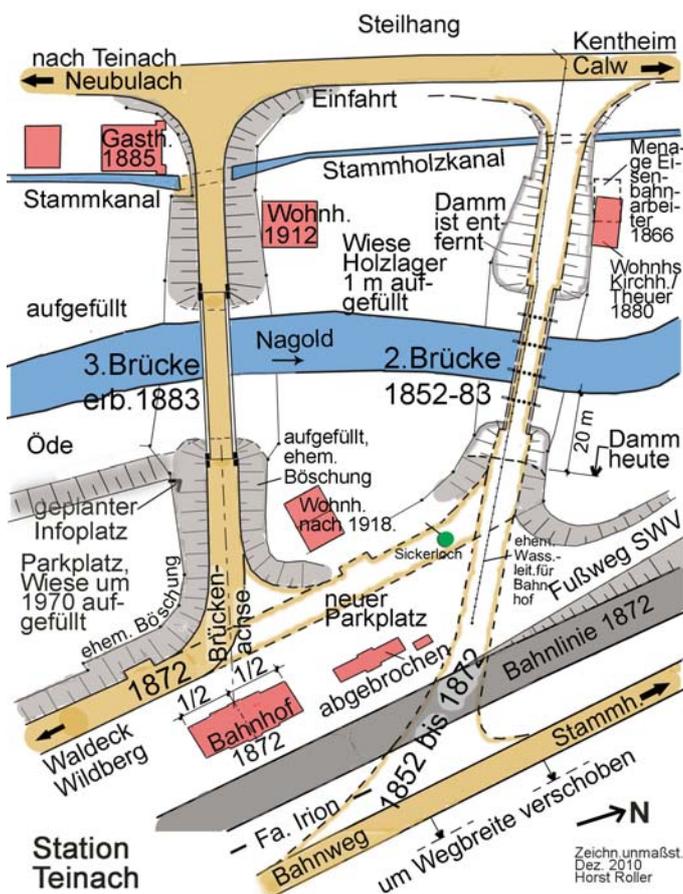


Bild 10 zeigt die 2. und 3. Herrschaftsbrücke mit den Straßenverläufen und Fahrbahndämmen vor und nach dem Bahnbau. Die heute befahrenen Straßen sind angelegt.

Diese Brücke ist bezüglich ihrer sichtbaren Spannweite von 33 Metern die erste im deutschsprachigen Raum der weit gespannten Konstruktionen, die nur aus Natursteinquadern und Zementmörtel gemauert ist. Damals gab es intensive Untersuchungen am Königl. Polytechnikum Stuttgart, seit 1884 die Materialprüfungsanstalt²⁸ bezüglich des Steinmaterials, um Belastungsgrenzen zu

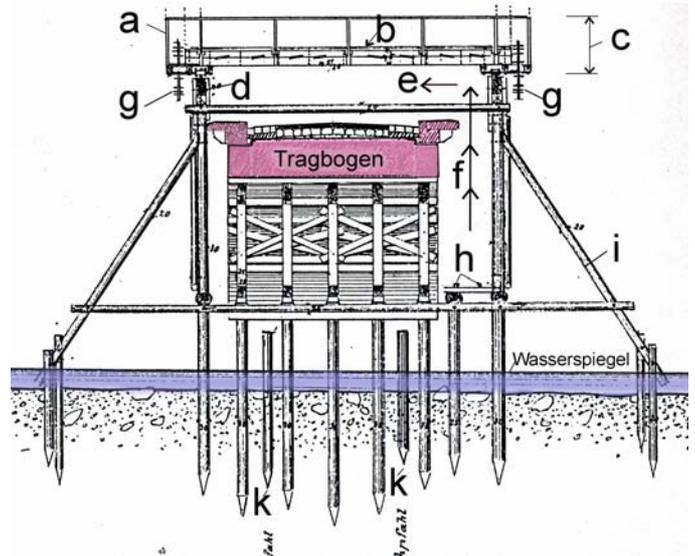


Bild 11. Brückenquerschnitt mit Gerüst für die Brückenschalung und das Versetzgerüst mit dem Steinversetzwagen vgl. Bild 12.

a=Geländer des Versetzwagens; b=Schienen für nichtgezeichnete Winde; c=Versetzwagen; d=Laufrollen des Wagens; e und f =Transportweg der Gewölbesteine; g= großes Holzrad vermutlich für die Wagenbewegung; h=Schienenweg für die Rollbahn mit Loren; i=Verstrebung des Versetzgerüsts; k= Sreichpfähle als Abweiser zum Schutz der Baugerüste während der Durchfahrt von Floßen. Ausschnitt aus Zeichnung von Baumeister Braun 1883, mit Ergänzungen..

erhalten, wie auch des Mörtels mit Portlandzement, der jetzt serienmäßig hergestellt werden konnte.

Die Steine des 100 bis 160 cm hohen tragenden Brückenbogens wurden an ihren Fugen, die man durch Abstandshalter sicherte, mit Portlandzementmörtel ausgegossen. Zementmörtel kam auch auf die Sandsteine als Ausgleichsmörtel, darauf eine (kontaminierte) Asphalt-schicht, darüber Pflaster. Um die 1960er Jahre ist statt Pflaster²⁹ eine 5 bis 15 cm starke Betonplatte mit Bau-stahlgewebe aufgebracht worden.

Sanierung der Herrschaftsbrücke im Jahr 2009

Der dringende Anlass für die jüngste Brückensanierung war die zu schmale Fahrbahnbreite von 4,60 m und die Gehwegbreite von nur 80 cm. Die den Gehweg tragen-den Sandsteinplatten lagen auf 45 cm weit auskragen-den Sandsteinkonsolen, Bild 14, von denen immer wei-tere abbrechen und herunterfielen.

Es musste jetzt eine 8,50 m breite und 40 cm dicke Stahlbeton- Fahrbahnplatte hergestellt werden. Sie dient auch zur Lastverteilung und verhindert, dass Wasser und Salzwasser in die tragende Unterstruk-

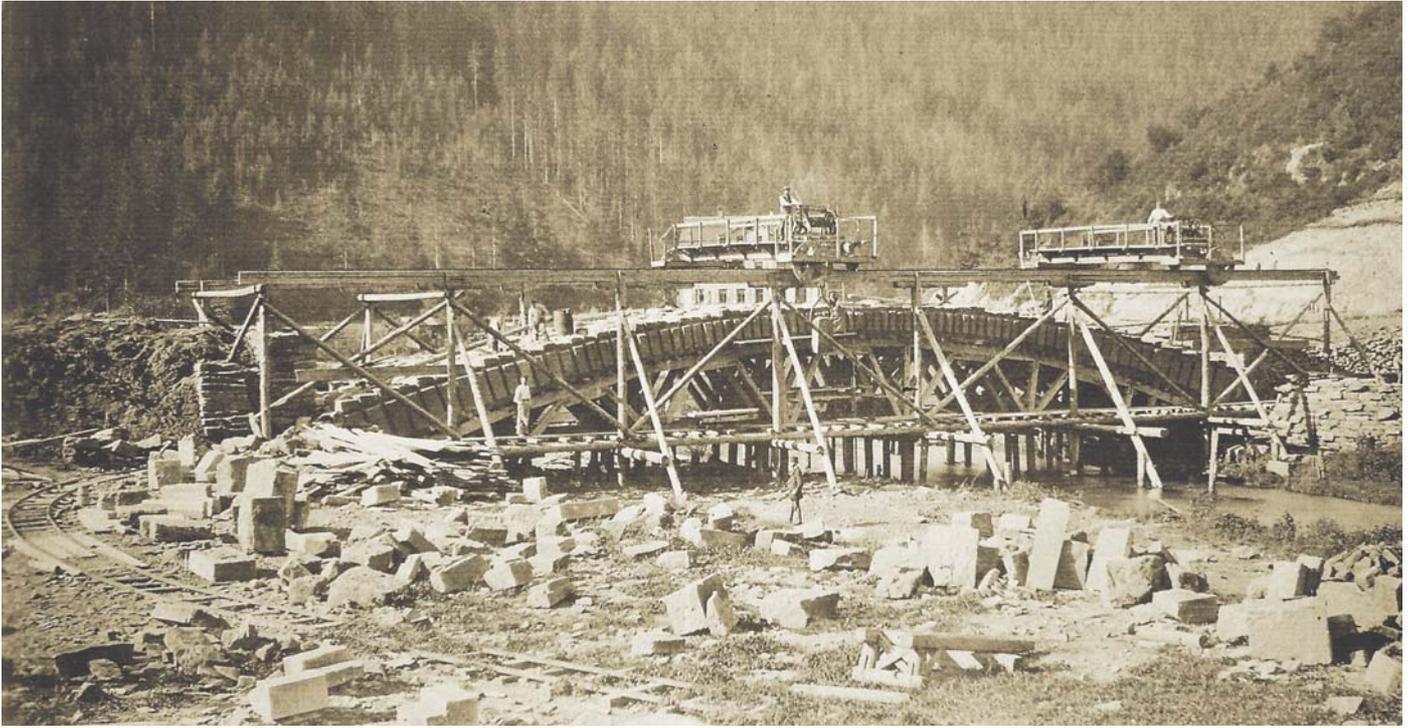


Bild 12. Beim Brückenbau im Jahr 1882. Im Vordergrund ist links die Rollbahn zu sehen, die im Bogen auch am Gerüst durchläuft. Oben stehen die beiden verschiebbaren Stein-Versetzwagen. Ihre Länge entspricht der Brückenbreite, vgl. Bild 11.

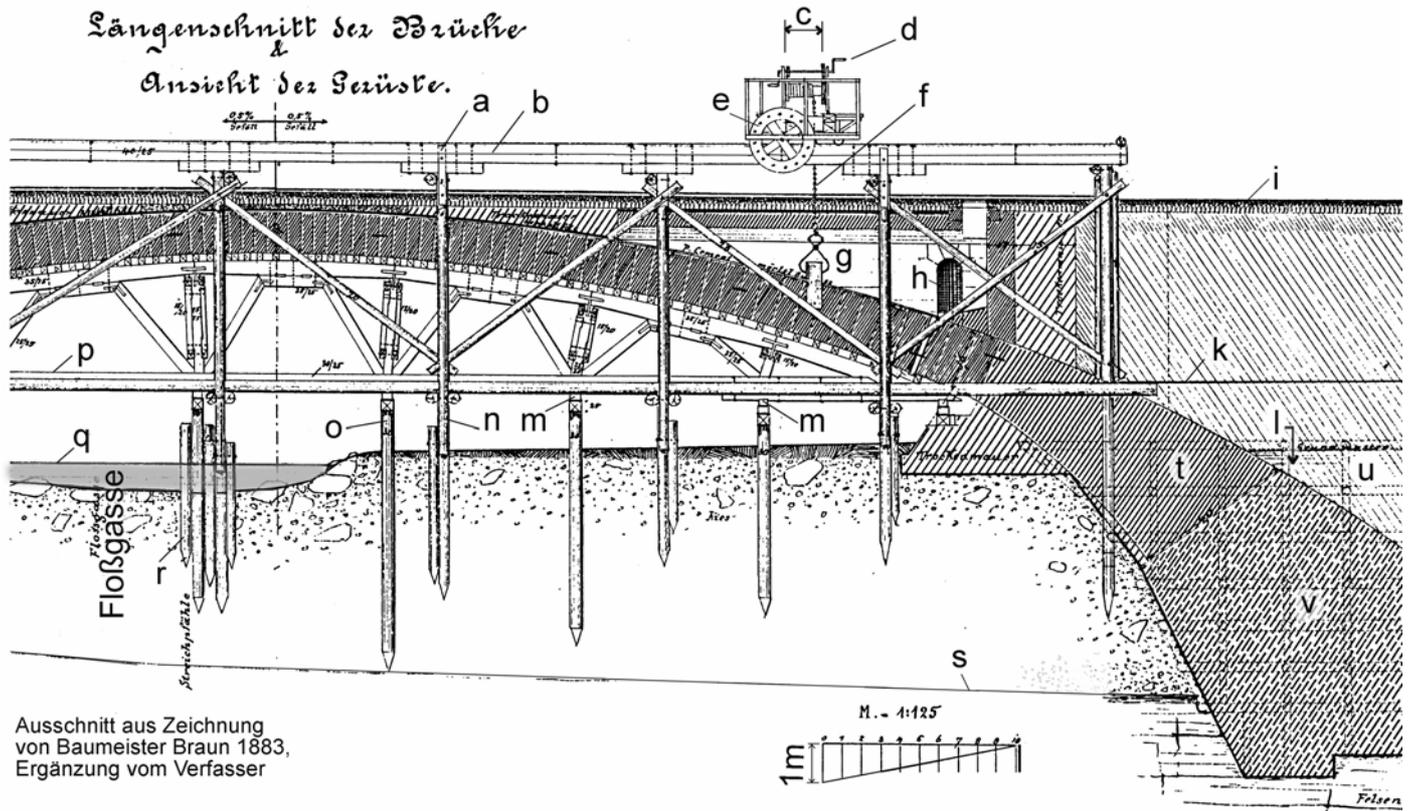


Bild 13 zeigt 1. die Schalung für das Brückengewölbe, 2. das Arbeitsgerüst mit der Rollbahntrasse auf halber Höhe und oben die Fahrbahn des Versetzwagens mit Winde für den Steintransport an jede Stelle der Brücke, vgl. Bild 11.

a=Auflager des Versetzgerüsts; **b**=verschraubte Balken beidseitig der Brücke als Rollbahn für die Versetzwagen; **c**=Lücke im Versetzwagen für die Versetzwagen; **d**=Winde auf dem Versetzwagen auf Schienen auf Brückenbreite verschiebbar; **e**=linke Radrolle mit großem Antriebsrad für Handbedienung?; **f**=Kette mit Steinzange innerhalb des Versetzgerüsts; **g**=Steezange mit eingehängtem Gewölbstein; **h**=Zugang zum Spandriggewölbe; **i**=Straßenoberkante Richtung Bahnhof; **p** bis **k**=Rollbahn für Steintransport (Loren) zu den Arbeitsplätzen, nach rechts bis auf Straßenniveau ansteigend; **l**=Grundwasserspiegel; **m**=Sandkästen; **n**=Pfeosten des Versetzgerüsts; **o**=Pfeosten des Gerüsts für die Gewölbeshalung; **q**=Niedrigwasserspiegel; **r**=Streichpfähle an der rechten Seite der Floßgasse (verdeckt hintereinander), somit führen während des Baues Floße durch; **s**=Beginn der Felschicht, maßgebend für die Gründungstiefe; **t**=Bruchsteinmauerwerk; **u**=Hölzer waagrecht und senkrecht bilden den Baugrubenverbau (Abstützung) des ausgehobenen Fundamentschachtes, der über 7 m ins Grundwasser reicht. Wasserhaltung mit Lokomobile (Dampfmaschine) für den Antrieb der Pumpen; **v**=Betonfundament.



Bild 14. Brückengeländer von 1996 mit den statisch nicht ausreichenden Pfosten. Die Füllungen mit Löwenköpfen blieben bei der Sanierung 2009 erhalten. Die Konsolsteine, die der Brücke eine schöne Gliederung gaben, von denen aber viele abbrachen, sind bei der Brückensanierung durch die 40 cm hohe rot eingefärbte auskragende Fahrbahnplatte (Bild 15 u. 16) ersetzt worden.

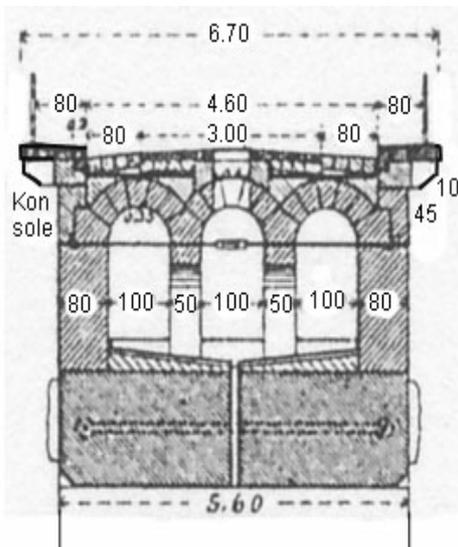


Bild 15 zeigt das alte inzwischen ausgeräumte Gewölbe siehe Bild 12 u. 18, die sogenannte Spandrilie.

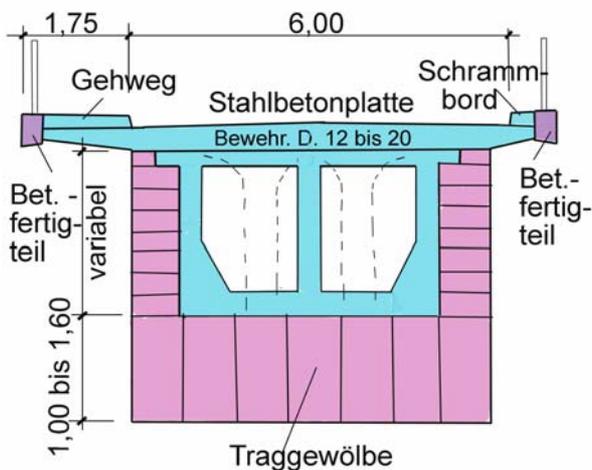


Bild 16 zeigt den neuen Zustand von 2009, außen Sandstein, innen Stahlbeton. Dieser Spandrilie-Hohlraum dient zur Gewichts- und Materialeinsparung. Darüber liegt die neue Stahlbetonfahrbahnplatte.

tion aus Sandstein eindringt. Die Auskrugung ist oberstromseitig 1,75 m für den Gehweg, unterstromseitig besteht nur ein Schrammbord, siehe Bild 16.

Die Fahrbahnbreite ist um 1,40 m auf 6 m erhöht worden. Die Konsolsteine erübrigten sich jetzt wegen der neuen auskragenden Fahrbahnplatte.

Eine Forderung des Denkmalschutzes war, dass man zumindest in der Materialfarbigkeit bleibt. Als Kompromiss dienen jetzt rot durchgefärbte Betonfertigteile zur Verblendung der Brückenkanten, siehe Bild 16.³⁰

Das Landesdenkmalamt schrieb 1995 u. a. über die unter Denkmalschutz stehende Brücke: *Die Brückengewölbung ist durch plastisch hervorgehobene Steine [an den Seiten] betont. Das historistische Geländer ist durch antikisierende Pfosten und Löwenköpfe mit Volutenrahmung charakterisiert.* Dieses aufwendig gestaltete Geländer bestand aus gusseisernen Pfosten und mit Nieten daran befestigten Füllungen aus Handlauf und senkrechten Stäben, Bild 14. Diese Zwischenstücke wurden in die neue Konstruktion eingepasst. Über dem alten Handlauf liegt jetzt ein neuer, der das vorgeschriebene Halteseil, das mehrfach geschlauft ist, im Innern enthält. Das Seil muss verhindern, dass Fahrzeuge ganz durchbrechen und abstürzen können. Das alte Geländer bot in dieser Hinsicht keinen Schutz.

Es stehen jetzt nicht nur die üblichen vier Anprallschutzsteine am Geländeranfang, sondern acht. An der Bahnhofseite stehen die vier Originalsteine und zur Kreuzung hin die neuen aus gefärbtem Beton. Zwischen den Steinen steht jeweils als erhaltenswertes Relikt einer der alten gusseisernen Geländerpfosten, die auf der Brücke nicht mehr zu gebrauchen waren.³¹

Die Brückensanierung führte aus: Firma Hirschberger-Kusterer, Bad Liebenzell, Bauleiter Gerhard Kloos.



Bild 17. Während der Brückensanierung 2009 bestand oberstromseitig eine Behelfsbrücke (Interimsbrücke).

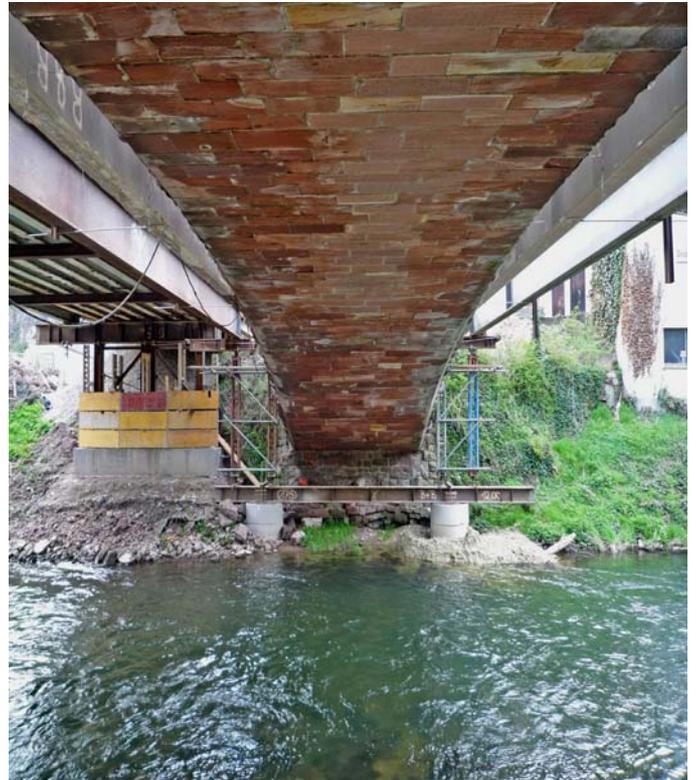


Bild 19. Beide Brücken von unten gesehen, links zwei der drei verkleideten Behelfspfeiler im Jahr 2009.



Bild 18. Im Vordergrund liegt in der Vertiefung (Spandriehohlraum Bild 16) zwischen dem Mauerwerk die neue Betonplatte auf dem Traggewölbe. Dahinter liegt die rechts und links auskragende Bewehrung der Fahrbahnplatte, die in einem zweiten Betonierabschnitt auch über dem Vordergrund aufgebracht wurde.

- Informanten:** Dipl. Ing. Ulrich Boeyng, RP Karlsruhe, Denkmalpflege.
Bauleitung: RP Karlsruhe, Dipl. Ing. Detlev Arnold und Thorsten Petter. Bauamtsleiter Karl Lechler, Bad Teinach-Zavelstein.
- Literatur:** Siehe Fußnoten.
- Fotos:** Bild 1, 11, 13, 15 aus den Konstruktionszeichnungen des Baumeisters Braun von 1883 (!) vom ehem. Straßenbauamt Calw (H. Vöhringer). Die Zeichnungen tragen das Datum Mai 1883. Dies ist das Datum der Brückeneröffnung. Deshalb sind sie wohl eine Aufbereitung mit wenig Maßangaben für eine Fachzeitschrift.
Übrige Fotos, Repros und Zeichnungen Horst Roller.

- 1 Die Steige wird sonntags durch Schranken gesperrt.
- 2 Zettel lag in Kämpfs Oberamtsbeschr. 1860. Buch von seinem Verwandten H.forscher Eberhard Epple erhalten.
- 3 Es muss Weilemer - nicht Weilheimer - Weg heißen, weil der Weg von Richtung Weil der Stadt her kommt.
- 4 Noch nicht bekannt, ob Gasthaus Linde, Besitzer Günther, damals schon bestand.
- 5 1881 wurde im oberen Bereich der noch zu erkennende alte steile „Stich“ durch eine Umleitung - in Talrichtung gesehen nach links - entschärft. Im „Stich“ ist viel vom historischen Pflaster von Forstschleppern herausgerissen.
- 6 Die mech. Bremse mit Kurbel drückt gegen die Reifen. Migge vom franz. „freiner mecanique“ oder von „Mike“, ein Unterlegkeil für Kanonenräder, kein Radschuh.
- 7 Carette (franz.) kleiner Karren. Die Bremser wurden spaßhalber so bezeichnet, weil sie sehr flink sein mussten. Berichtet von Enkelin von Insp. Feldweg Elisabeth Trostel geb. Wurm, geb. 1896 in Stammheim.
- 8 SWV (Schwarzwaldvereins)-Blätter Sept. 1908, Seite 187.
- 9 SWV- Blätter Sept. 1911 Zur Geschichte des Bads Teinach (1618-1707) von Hofrat Theodor Schön.
- 10 Zeitraum lt. Heimatkunde Oberamt Calw 1925. Forstm. Wurm, Stammh. meinte: ..bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in SWV-Blätter August 1908, Seite 166.
- 11 Schon früher kamen Gäste nach Teinach, so z.B. 1473 Herzog Ludwig von Bayern, Bischöfe von Speyer, Worms usw., SWV-Blätter 1908, Seite 186.
- 12 Mönch, Heimatkunde Oberamt Calw 1925, Seite 126.
- 13 Damals jagte der Herzog von Teinach aus, wohl über die Herrschaftssteige, bei Stammheim, 50 Hirsche wurden erbeutet. Durch eine solche Jagd muss in Stammheim der Feldwegname *Herrenweg* entstanden sein, der die Herren ins Jagdgebiet *Stammheimer Mark* führte.
- 14 Mönch, Heimatkunde Oberamt Calw 1925, Seite 115.
- 15 Dienten die ausgehobenen Pferde als zusätzlicher Vorspann, also 4-spännig oder zur Schonung der eigenen mitgebrachten Pferde?
- 16 Aus den Initialen des Herzogs (Eberhard Ludwig Herzog zu Württemberg), E-L-H-Z-W, bildete sich damals der Spruch= *Ein Lump hat zwei Weiber*.
- 17 Zum Vergleich: Am 21. Oktober die sog. Neue Brücke beim Öländerle als Interimsbrücke wieder befahrbar. Walkmühleweg war dann verboten. K. Oberamt, Fromm.
- 18 Fachwerk evtl. unter der Fahrbahn, vielleicht nur ein Sprengwerk (Encyclopädie von Krünitz), woher der Name „Spring“ auch rühren könnte. Neue Fachwerktrögbrücken stehen bei der Pfrondorfer Mühle und bei Unterreichenbach an den Radwegen. Sie ähneln dem „amerikanischen System“, vermutlich den Howe Trägern aus gekreuzten Diagonalen (Holzstreben) und Eisenzugstangen, seitlich verschalt. Noch in Benutzung z.B. die Midde Road Covered Bridge (Ohio) von 1868 und die Knights Ferry Covered Bridge (Kalifornien) von 1864.
- 19 Deshalb im Sept. 1852 Herrschaftssteige gesperrt.
- 20 Spannweiten bei der Brücke Neckarhausen: 7,2 - 11,1 - 9,2 - 4,1 m.
- 21 22' Schuh=Fuß x Faktor 0.28649 = 6.30 m lang, quer verlegt? Dicke 5 4/5" (Zoll) x 2,5 cm = 14,5 cm.
- 22 Laut Bericht über Insp. Feldweg hier im Heft: Straße Calw-Wildberg 1856, nach Nagold 1863 ausgebaut.
- 23 Quelle bei heutiger Kreuzung, früher Pumphauschen.
- 24 Mündl. Mitteilung von Elisabeth Trostel.
- 25 Feldweg, jetzt Baurat, ging am 30. Sept. 1881 70jährig wegen Alter u. körperl. Gebrechen in den Ruhestand.
- 26 Steininschrift „Leibbrand, Stuppel, Braun“ von alter Brückenkante wird bei der Brücke noch aufgestellt.
- 27 Aus Landesdenkmalamt B-W, Liste Kulturdenkmale
- 28 Aus: Ulrich Boeyng, Weitgespannte Brückengewölbe im ehemaligen Königreich Württemberg, Fachzeitschrift Bautechnik 7/2006, Verlag Ernst & Sohn.
- 29 Bild von 1935 zeigt Randpflaster dazwischen Schotter.
- 30 Bei der Ortsdurchfahrt am Hang nach Zavelstein-Rötenbach lies Bauamtsleiter Lechler die Randkappen am Gehweg mit rot eingefärbtem Beton ausführen.
- 31 Infos von Dipl. Ing. Ulrich Boeyng, Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 25 Denkmalpflege. Beiträge von ihm auch in Denkmalpflege B-W, Nachrichtenblatt 2/2006 und Mitteilungsblatt 31. Mai 2006 Bad Teinach-Zavelstein.

„Nachbarschaftsstraße in Notstandsarbeit“

Die Entstehung der heutigen B294 entlang einer alten Floßstraße

Hans Schabert, Bad Wildbad

Wie war das allgemein in den Waldorten mit den Straßen- und Wegeverhältnissen, bevor die Bundesstraße 294 und die vor dieser vorhandene Fahrstraße entlang der Kleinen Enz entstanden waren? Aus Erinnerungen an die Erzählungen seines 1818 geborenen Großvaters Johannes Schaible hielt der Zwerenberger Martin Schaible, der von 1875 bis 1959 lebte, für die Zeit um 1850 fest:

„Die Verhältnisse der Wege spotteten damals jeder Beschreibung. Im ganzen Umkreis war keine Straße, die das Tal und die Höhe fahrbar gestalteten. Von einem Ort zum anderen ging es den steilsten Berg hinunter und den gegenüberliegenden ebenso steil wieder hinauf. ... In den [18]40er Jahren bemühte sich die württembergische Regierung, diesem Übel abzuweichen. Damals wurde die große Enztalstraße von Besenfeld bis Pforzheim gebaut, ebenso auch die linksseitige Kleinenztalstraße und die Nagoldtalstraße von Besenfeld nach Pforzheim über Nagold. In der gleichen Zeit wurde auch die Staatsstraße von der heutigen Station Teinach über Neubulach, Martinsmoos, Zwerenberg, Aichhalden – Oberweiler nach Simmersfeld gebaut.“

Im Zusammenhang mit dem gleichen Bericht ist überliefert, dass dort, wo heute neben der B 294 eine Brücke die Kleine Enz an der Einmündung der meist kurz „Burgert“ genannten „Burghartsteige“ von Aichelberg gegenüber der „Schindelsteige“ von Hofstett her überquert, schon ein Übergang über das Flüsschen vorhanden war. Hier bestand unterhalb der Aichelberger Sägemühle als Flößereinrichtung eine Anstauung für die „Sägwasenstube“, „deren Stauwehr zugleich auch Verkehrsbrücke der Schindelhardtstraße und der Kleinenztalstraße war.“

Diese Kleinenztalstraße verlief also zunächst – flussabwärts gesehen – links und lag im Tal gegenüber der heutigen Trasse. Auf der westlichen Seite der Enz kann man heute noch an den zum Waldweg gewordenen Strecken die alten Stützmauern und die ummauerten Ausbuchtungen für die Schotterlager erkennen, etwa wenn man von der Rehmühle aufwärts zur Vorderen Neubachstube geht (diese alte Flößereinrichtung mit ihrem kleinen Stausee hat der Verein Freunde der Fautsburg restauriert).

Im Rahmen einer sogenannten „Notstandsarbeit“ wurde in den 1930er-Jahren die spätere B 294 im Kleinenztal als „Nachbarschaftsstraße“ neu angelegt. Was den jüngeren Generationen von auf dem Arbeitsmarkt schwierigen Jahren etwa um 1980/1990 erinnerlich ist und auch heute noch in geringem Maß existiert, sind die so

genannten ABM, im vollen Wortlaut: Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Mittels öffentlicher Gelder subventionierte Tätigkeiten bieten dabei Arbeitslosen in einem gewissen rechtlichen und zeitlichen Rahmen Möglichkeiten der staatlich geförderten Beschäftigung. Derlei gab es auch schon früher. Denn im Prinzip nichts anderes war die Baumaßnahme zwischen Neuenbürg und Simmersfeld in Verbindung mit dem staatlichen Programm, das nach dem Ersten Weltkrieg seine Anfänge genommen hatte.

Der Landkreis Calw bestand noch nicht, als die neue Kleinenztalstraße in Angriff genommen wurde. Dieser wurde erst 1938 gebildet. Über drei Oberämter als Vorgänger der Landkreise und über die Markungen von dreizehn Gemeinden hinweg, die davon profitierten oder direkt markungsmäßig berührt waren, wurde unter Federführung des Oberamts Neuenbürg zusammen mit der Forst- und der Straßenbauverwaltung dieser Verkehrsweg im nördlichen Schwarzwald geplant. Dabei entstand im Wesentlichen die heutige Trasse, wenn auch noch nicht in der gegenwärtigen Breite. Diese brachte erst ein Ausbau der Straße, der Ende der 1960er-Jahre angegangen wurde.

Der „Nagolder Vertrag“ war Grundlage

Seinen konkreten Anfang nahm das Vorhaben im Oberamt Calw am 31. Mai 1927. Oberamtmann Friedrich Rippmann (ab 1928 entsprechend landesweiter Änderung Landrat benannt), der von 1924 bis 1933 im Amt war, lud mit Schreiben vom 25. Mai 1927 folgenden Inhalts die Schultheißenämter nach Neuweiler ein:

„Das Oberamt Neuenbürg hat die Gemeinden des hinteren Waldes ersucht, sich zu dem Projekt der neuen Kleinenztalstraße zu äußern, ob sie bereit sind, entsprechend den vorläufigen Abmachungen in Calmbach, welche den betreffenden Gemeinden zu ginnen, die erforderlichen Mittel für die Straßenstrecke auf ihrer Markung zu verwilligen.“

Ein Interesse an der Straße liegt zweifellos vor und sollte die derzeitige Möglichkeit, die Kosten durch wesentliche Staatsbeiträge und durch die produktive Erwerbslosenfürsorge zu verringern, nicht hinausgelassen werden. Das Schultheißenamt wird daher angewiesen, mindestens 3 mit Vollmacht versehene Vertreter der Gemeinde (Schultheiß und 2 Gemeinderäte) zu einer Verhandlung

am 31. Mai 1927, vormittags 8 Uhr, auf das Rathaus in Neuweiler

zu entsenden. Die Verhandlung wird der Unterzeichnete leiten und wird ihr Herr Oberforstrat Raurer und Verwaltungsaktuar Müller anwohnen.

Der Empfang des gegenwärtigen Schreibens ist umgehend hieher schriftlich oder telefonisch zu bestätigen."

Die Verhandlungen, die wohl in den drei Oberämtern Calw, Nagold und Neuenbürg ähnlich über die Bühne gingen, waren erfolgreich. Teilweise wurde das „Neuweiler Protokoll“ später Bestandteil des von 18 Beteiligten unterzeichneten Nagolder Vertrags, den die drei Oberämter, 13 (Teil-) Gemeinden und Straßenbau-

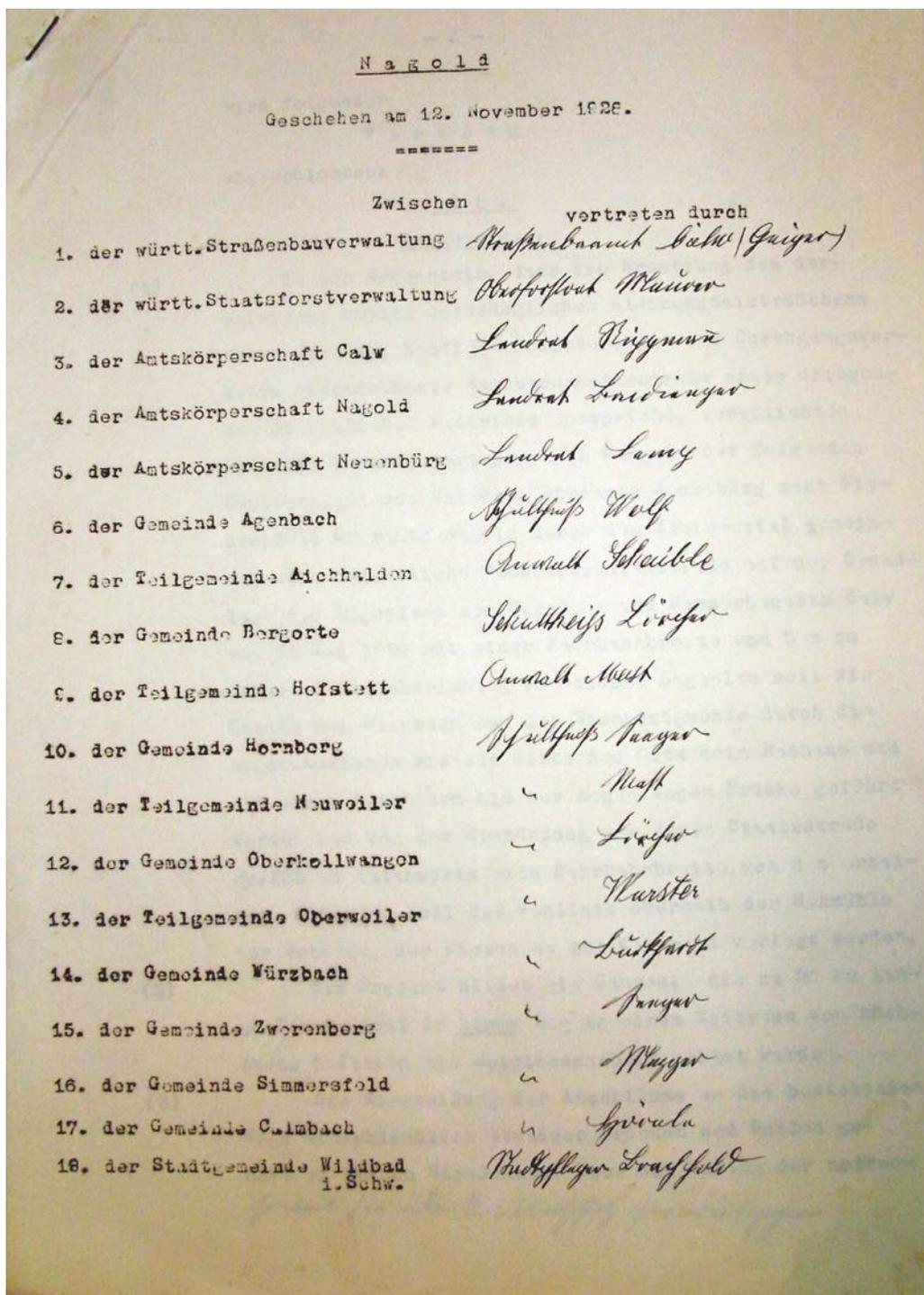
sowie Forstverwaltung miteinander schlossen. Damit wurde der Neubau 1928 auf den Weg gebracht. Der Vertrag hat u. a. folgenden Inhalt:

„In der Erkenntnis, dass die Ersetzung des derzeitigen, völlig unzulänglichen Kleinenztalsträßchens durch eine den heutigen Anforderungen des Durchgangsverkehrs entsprechende Nachbarschaftsstraße einem dringenden öffentlichen Bedürfnis entspricht, verpflichten sich die Vertragsparteien nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen von Calmbach Oberamts Neuenbürg nach Simmersfeld Oberamts Nagold durch das Kleinenztal gemeinsam eine öffentliche Nachbarschaftsstraße ... mit einer Fahrbahnbreite von 5 m zu bauen ... Das Projekt bildet ein Ganzes; die ca. 20 km lange Straße soll in einem Zug in einem Zeitraum von höchstens 5 Jahren als Notstandsarbeit gebaut werden...“

Eine Sonderregelung enthielt der Vertrag für Calmbach. Hier wurde die Straße durch den Ort breiter ausgebaut, als im Lageplan des Straßen- und Wasserbauamts Calw vom 31. Mai 1926 vorgesehen war. Dazu sagt der Nagolder Vertrag:

„In Abweichung von diesem Lageplan soll die Straße bei Calmbach von der Zimmersägmühle durch die sogen. Engen Brücke geführt werden und von der Einmündung der neuen Staatsstraße Nr. 102 ab talwärts eine Fahrbahnbreite von 6 m erhalten.“

Je ein Drittel der Baukosten trugen laut vertraglicher Vereinbarung von vornherein die staatliche Straßenbauverwaltung und die württembergische Staatsforstverwaltung. Nach Abzug der Förderung aus der Erwerbslosenfürsorge und aus Sonderbeiträgen ergab sich die Beteiligung der Gemeinden und Oberämter, welche jeweils individuell für diese festgelegt wurde. Die Gemeinden sicherten die Bezahlung ihrer Anteile teilwei-



Mit diesen Unterschriften wurde 1928 der Nagolder Vertrag zum Bau der B 294 im Kleinenztal besiegelt, der drei damals noch bestehende Oberamtsbezirke berührte, die später zum Landkreis Calw wurden. Die Chefs der Oberämter, zuvor den Titel Oberamtmann tragend, waren gerade im Jahr des Vertragsabschlusses zu Landräten umbenannt worden.

se über außerordentliche Holzhiebe, zu deren Befürwortung sich die Forstdirektion im Nagolder Vertrag verpflichtete. Weitere Mittel wurden über - teils von amtlichen Stellen gewährte - Darlehen durch die Kommunen aufgebracht.

chenabgabe. Sie hatte offensichtlich großes Interesse an der neuen Kleinentalstraße, welche die dichten Wälder besser erschloss. Den Grunderwerb außerhalb des Staatswaldes hatten die Gemeinden zu erbringen.

Auch unter den Gemeinden gab es Ausgleichszahlungen. So musste das damals selbständige Oberkollwangen für den „Bau einer

Einfahrtstraße in die Kleinentalstraße auf Markung Neuweiler als Fortsetzung ihres Holzabfuhrwegs im ‚Haltentäle‘ einen einmaligen Baubeitrag von 2000 RM“ leisten. Viele Zufahrten auf die Höhen rechts und links der Kleinen Enz gehen als Anschlusswege für die Dörfer auf diese Zeit zurück. Meist bestanden sie noch lange als Gemeindeverbindungsstraßen mit wassergebundener Decke, wie die in den 1980er-Jahren ausgebaute heutige Kreisstraße 4360 zwischen der Agenbacher Sägemühle und der Verbindungsstraße zwischen Oberkollwangen und Agenbach. Einig waren sich 1928 alle Beteiligten auch mit folgender Festlegung im Vertrag:



Unterhalb der Rehmühle liefen bald nach 1930 in Notstandsarbeit die Bauarbeiten für die Nachbarschaftsstraße. Der Materialtransport erfolgte mit Hilfe von Loren einer Schmalspurbahn.

Calmbach musste Sonderwünsche extra bezahlen

Die Gemeinde Calmbach hatte zu ihrem eigentlichen Anteil auch die Mehrkosten für den breiteren Ausbau zu berapen. Für den Amtsbezirk Calw galt außerdem, dass eine ein Fünftel der reinen Baukosten überschreitende Summe die Staatsforstverwaltung trägt, und weiter: dass sie auch einen den veranschlagten „Höchstsatz von 40.000 RM pro km Straßenstrecke“ überschreitenden Betrag zur Hälfte zu tragen hat. Der Forstseite oblag im Staatswald auch die nicht unerhebliche Flä-



Das war eine der Straßenbau-Kolonnen, die an der heutigen B 294 und den an diese anschließenden Straßen in den 30-er Jahren im Einsatz waren. Die Hilfsmittel waren damals noch nicht Bagger, Raupen und Lkw, sondern Vorschlaghammer, Pickel und als Transportmittel eine kleine Schmalspurbahn.

„Die Vertragsparteien sind der Auffassung, dass es durchaus gerechtfertigt ist, dass im vorliegenden Fall der Ausnahmesatz von 3 RM pro Arbeitslosentagwerk bewilligt wird: es handelt sich um ein wichtiges und dringendes öffentliches Unternehmen in einem wirtschaftlich schwachen Landesteil, der viel unter Arbeitslosigkeit zu leiden hat, die arbeitslos Befürsorgten müssen größtenteils von auswärts und aus größerer Entfernung zum Arbeitsplatz in eine siedlungsarme Gegend herangeführt werden, und es soll eine möglichst große Zahl von Arbeitslosen, namentlich aus dem Kreis der staatlichen Holzhauer bis zum Murgtal einschließlich hin, beschäftigt werden.“

Die Arbeit ging noch weitgehend ohne Maschinen wie Bagger und Raupe vor sich. Mit Pickel und Vorschlaghammer ging es zu Werk, und es war alles kein leichtes Geschäft. Dennoch war die Tätigkeit in jener Zeit begehrt. Wer an der Straße arbeiten durfte, war eng begrenzt. Dies ist konkret in einem Schreiben an die Gemeinde Neuweiler umrissen, die beklagt hatte, dass aus ihrem Gebiet keine Arbeiter herangezogen werden. Landrat Friedrich Rippmann, der sich wohl auf Wunsch Neuweilers hier eingeschaltet hatte, ließ dazu in einer Nachricht vom 20. Dezember 1932 wissen:

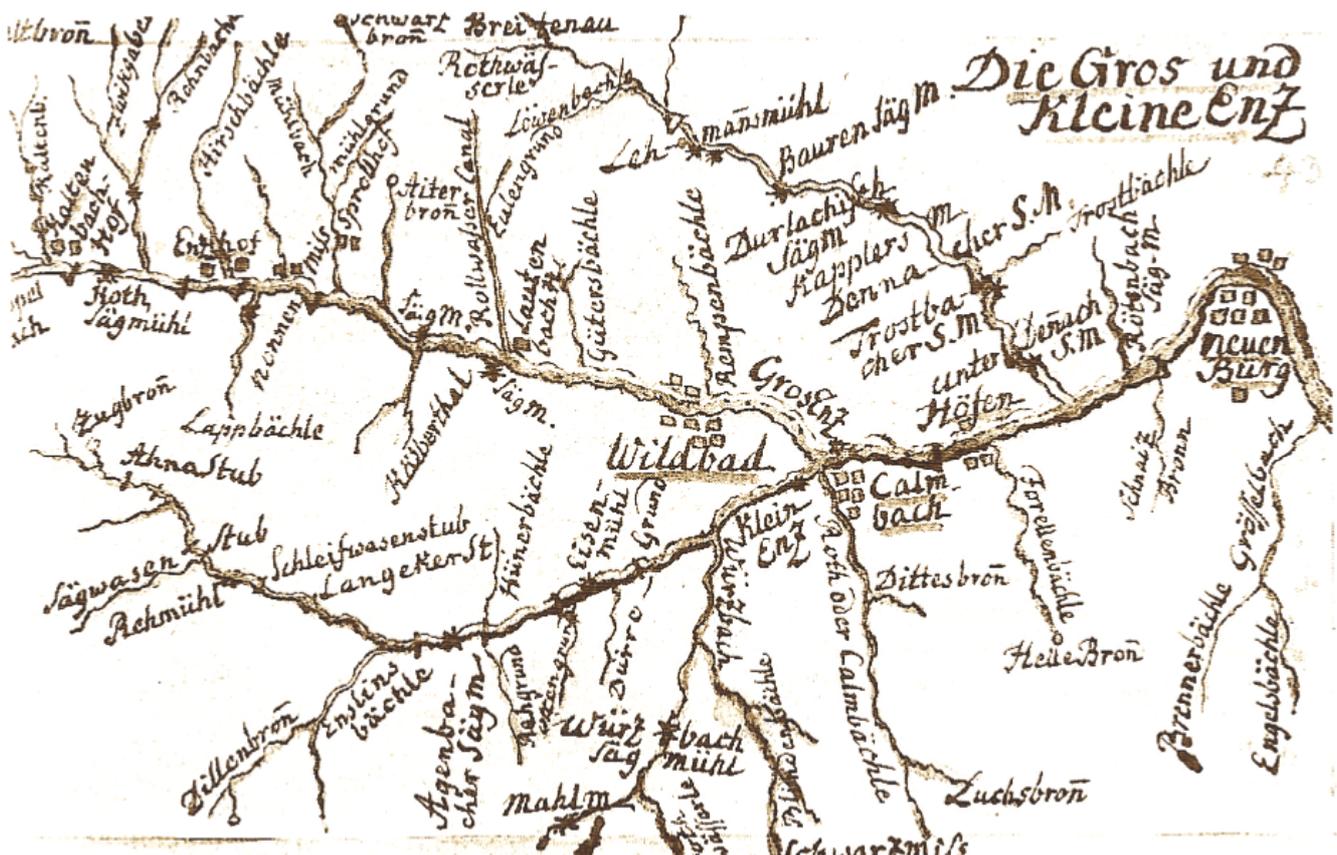
„Mit Schreiben vom 16. ds. Mts. teilt das Arbeitsamt Nagold mit, dass dem Wunsch des Gemeinderats Neuweiler auf Beschäftigung von Einwohnern in Neuweiler nicht entsprochen werden kann. Voraussetzung für die

Zuweisung zur Notstandsarbeit Kleinenztalstraße sei entweder die Berechtigung zum Bezug von Arbeitslosen- oder Krisenunterstützung oder die Eigenschaft als anerkannter Wohlfahrtserwerbloser. Auf dieser Grundlage sei die Frage der Zuweisung von Einwohnern aus Neuweiler eingehend geprüft worden, doch habe sich keine Möglichkeit hierfür gegeben.“

Die Unterhaltung der Kleinenztalstraße wurde nach der Fertigstellung bis an die Abzweigung Simmersfeld dem Oberamt Neuenbürg übertragen. Auch die spätere Kostentragung regelte schon der Nagolder Vertrag. Die „Amtskörperschaften“ (Oberämter) hatten in einen Straßenunterhaltungsfonds je 5.000, die Gemeinden Calmbach und Wildbad je 10.000 RM einzubringen. Diese eingelegten 30.000 RM „zugunsten der Gemeinden“, wie die vereinbarten Bestimmungen ausdrücklich festhalten, hatte in eigener Verantwortung die Amtskörperschaft Calw zu verwalten und verteilen.

Forstverwaltung hatte Löwenanteil zu tragen

Damit und durch die nachfolgend dargestellten Regelungen wurde für Oberamt und Gemeinden die Tragung ihrer Anteile an den Unterhaltungskosten wohl in erträglichem Rahmen gehalten: Die staatliche Straßenbauverwaltung musste 25% erbringen. Froh gewesen sein mag die staatliche Forstverwaltung, als aus der Nachbarschaftsstraße nach dem Krieg die Bundesstraße



Wenn man weiß, dass auf der Kleinen Enz nachweislich von 1342 bis um 1920 die Flößerei betrieben wurde, dann verwundert es nicht, dass man sich um 1930 noch an den Einrichtungen an den „Wasserstraßen“ orientierte, welche unter gleichen Namen die Stahl'sche Karte von 1769 zeigt.

294 geworden ist. Denn sie hatte mit 40% der Unterhaltungslast hierfür noch 5% mehr als die Oberämter und Gemeinden übernommen, also den höchsten Anteil nach dem Nagolder Vertrag, und nicht nur das – wörtlich ergänzt die getroffene Vereinbarung:

„Auch nach Ausbau des Kleinen Enzsträßchens zu einer Nachbarschaftsstraße bleibt für die auf Vicinalweg 2/2 und Feldweg Nummer 1 der Markung Simmersfeld entfallende Strecke die Unterhaltungspflicht der Staatsforstverwaltung gemäß Kirchspielvertrag vom 14. Januar 1830 bestehen, d. h., diese trägt den ganzen Aufwand, soweit er nicht nach Ziffer 1 auf die Straßenbauverwaltung entfällt“ [Anmerkung: dieser Verweis zielt auf deren erwähnte 25%-Beteiligung].

Am 28. Juni 1934 wurde im Rathaus in Calmbach über „Bauteil II, Baustrecken 1 und 2“ mit 8,3 Kilometern Länge die Abnahmeniederschrift gefertigt. Diese Teilstrecken verlaufen laut dem Protokoll von der „Eisenmühlstube“ bis zur „Sägwasenstube“. Offensichtlich orientierte man sich gut ein Jahrzehnt nach dem Ende der Flößerei noch an deren Einrichtungen, was nicht verwundert, wenn man weiß, dass auf der Kleinen Enz nachweislich schon 1342 und bis um 1920 diese Art des Holztransports betrieben wurde. Mit dem Akt im Calmbacher Rathaus waren die Arbeiten einschließlich Teerung auf der gesamten heutigen Markung der Gemeinde Neuweiler und ein kleines Stück weiter in Richtung Simmersfeld abgeschlossen, dies – wie belegt ist – ordnungsgemäß, denn die Niederschrift (Auszug) lautet:

„... war einschl. der Teerungsarbeiten am 17. Mai 1934 vollendet. Das Ergebnis der heute in Anwesenheit von Vertretern der beteiligten Körperschaften und Behörden vorgenommenen örtlichen Besichtigung der beiden Baustrecken war, dass nennenswerte Anstände nicht festgestellt worden sind.“

Die Arbeiten der beiden Unternehmerfirmen Karl Seyfried, Tief- und Straßenbau, Calmbach, und der Arbeitsgemeinschaft der Unternehmer Karl Seyfried und Albert Seyfried gelten daher hiemit als übernommen...“

Mit den Kosten blieb die Baumaßnahme offensichtlich im vorgesehenen Rahmen. Dies zeigen die Abrechnungen. Vergleicht man den Aufwand für die abgerechneten 8,3 Kilometer des abgenommenen zweiten Bauabschnitts der Straße mit dem Vertrag, der von einem Höchstsatz von 40.000 RM pro Kilometer ausging, so wies am Ende der sauber von Hand in deutscher Schrift gefertigte Kostenverteilungsplan einen Betrag von 159.788,49 RM für die erste

und von 141.840,49 RM für die zweite Teilstrecke aus, das sind 301.628,98 RM für die Abschnittsstrecke von 8,3 km. Auf den Kilometer umgerechnet landete man also bei rund 36.340 RM.

Von den über 300.000 RM entfielen gut 143.000 auf die württembergische Forstverwaltung und knapp 96.000 auf die staatliche Straßenbauverwaltung, so dass von den in diesen Bauabschnitt fallenden Gemeinden nach Abzug der „Grundförderung“ von 22.400 RM noch knapp 40.000 Euro aufzubringen waren. Dies war ein kleiner Teil, fiel aber dennoch nicht ganz leicht, denn das Geld war bei den Kommunen nach der Weltwirtschaftskrise – wie die alten Akten erzählen – knapp, und in vorgesehenen Sonderhieben in den Wäldern Holz zum Verkauf zu Boden zu bringen, musste hinausgeschoben werden, weil der Holzmarkt am Boden war. Deshalb wurden die Arbeiten auch einvernehmlich zeitlich etwas gestreckt.



Bei der Sägwasenstube nahe dem historischen Übergang über die Kleine Enz bei der Aichelberger Sägemühle endete der am 28. Juni 1934 abgenommene Bauteil der Straße. Unweit wies das abgebildete Kunstwerk einst den Weg.

Rechnungsgegenstand, Buchst. 2, 2. Teilstrack

Gegenstand	Hauptsumme	Abgrenzungsgrenzen				Abgrenzung			
		Maßstab Grundstück	Maßstab Mietverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse	
I. Bauarbeiten									
1. Baugruben (eigen Baugruben)	158 848,94	168 117,47	10 754,47						
2. Baugruben (eigen Baugruben, fremdgraben und Baugruben)	154 328,94	163 597,47	10 754,47						
3. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	51 442,98	47 865,82	3 577,16	51 442,98					
4. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	52 949,65	49 372,49	3 577,16		52 949,65				
5. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	104 392,63	97 238,31	7 154,32						
6. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	154 456,34	50 879,16	3 577,16						
7. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	149 399,84	139 537,73	9 862,11						
8. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	22 409,98	20 830,66	1 479,32						
9. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	38 046,33	29 948,50	2 007,83						
10. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	30 965,78	28 719,49	2 146,29						
11. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	22 409,98	20 930,66	1 479,32						
12. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	3 455,80	7 788,85	666,97		3 455,80				
13. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	23 590,53	22 159,67	1 430,86						
14. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	22 159,67	22 159,67	-		22 159,67				
15. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	19,52	-	19,52		19,52				
16. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	1 441,34	-	1 441,34						
I. Abgrenzungsgrenzen: Bauarbeiten				51 442,98	83 534,64	22 409,98	1 441,34	347	158 848,94 RM
II. Grundstücke (Bauarbeiten)									
1. Grundstücke (Bauarbeiten)	375,48	307,89	67,59						
2. Grundstücke (Bauarbeiten)	307,89	307,89	-		307,89				
3. Grundstücke (Bauarbeiten)	0,92	-	0,92		0,92				
4. Grundstücke (Bauarbeiten)	66,67	-	66,67						
II. Abgrenzungsgrenzen: Grundstücke				-	308,81	66,67	66,67	347	375,48 RM
III. Verteilung der Kosten:				190,06	308,90	5,21	5,21	347	504,07 RM
Verteilung der gesamten Kosten:				51 633,04	84 202,25	22 409,98	1 443,22	347	159 728,49 RM

Rechnungsgegenstand, Buchst. 2, 2. Teilstrack

Gegenstand	Hauptsumme	Abgrenzungsgrenzen					Abgrenzung				
		Maßstab Grundstück	Maßstab Mietverhältnisse	Maßstab Kaufverhältnisse							
I. Bauarbeiten											
1. Baugruben (eigen Baugruben)	140 854,54	40 896,34	9 197,25	3 477,65	4 500,00						
2. Baugruben (eigen Baugruben, fremdgraben und Baugruben)	140 854,54	10 084,24	4 962,25	3 457,58	4 430,00						
3. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	40 180,45	1 052,08	2 979,75	1 152,52	-	40 180,45					
4. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	5 442,98	15 632,63	36 653,08	1 159,24	-	5 442,98					
5. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	89 428,90	26 654,46	60 532,53	2 341,94	-						
6. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	51 555,64	14 242,65	34 441,42	1 165,95	4 500,00						
7. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	104,26	104,26	-	-	-						
8. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	1 197,95	1 197,95	7 976,25	-	-						
9. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	500,00	-	500,00	-	-						
10. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	13 254,18	104,26	11 976,15	582,97	500,00						
11. Erdarbeiten (eigen Baugruben)	38 104,43	40 47,82	19 144,47	582,97	4 006,16						
I. Abgrenzungsgrenzen: Bauarbeiten						44 041,65	53 763,63	14 647,32	19 444,47	582,98	4 006,16
II. Grundstücke (Bauarbeiten)											
1. Grundstücke (Bauarbeiten)	52,50	35,-	34,-	12,50	-						
2. Grundstücke (Bauarbeiten)	0,34	0,34	-	-	-						
3. Grundstücke (Bauarbeiten)	7,27	-	7,27	-	-						
4. Grundstücke (Bauarbeiten)	6,25	-	-	6,25	-						
5. Grundstücke (Bauarbeiten)	48,00	34,11	47,73	6,25	-						
II. Abgrenzungsgrenzen: Grundstücke						111,09	180,63	17,00	18,10	6,25	6,25
III. Verteilung der Kosten:						44 162,74	53 874,26	14 664,32	19 500,50	589,23	4 012,41
Verteilung der gesamten Kosten:						44 162,74	84 202,25	22 409,98	1 443,22	347	159 728,49 RM

Sauber in deutscher Schrift wurde die Abrechnung für den Bau der Kleinenztalstraße 1934 erstellt. Die Bilder zeigen die Posten und Zahlenkolonnen für die beiden Teilstrucken des zweiten Bauabschnitts von insgesamt 8,3 km Länge.

Aber sie schafften es am Ende: Die Gemeinde Aichhalden-Oberweiler hatte (auf den Bauabschnitt bezogen) bescheidene 589,86 RM aufzubringen, das spätere Aichelberg, noch unter dem Namen „Bergorte“ (1938 umbenannt), rund 4.000 RM; Neuweilers damals mit eigener Rechnung operierende Teilgemeinde Hofstett mit kaum hundert Einwohnern hatte 19.500 und Neuweiler selber noch einmal 15.500 RM beizusteuern. Am besten traf es Agenbach: Wohl weil auf der Markung fast ausschließlich Staatswald von der Baumaßnahme berührt war, fielen für dieses nicht gerade reiche Dorf laut Nagolder Vertrag keinerlei Kosten an.

Kunstvolle Schnitzarbeiten wiesen den Weg

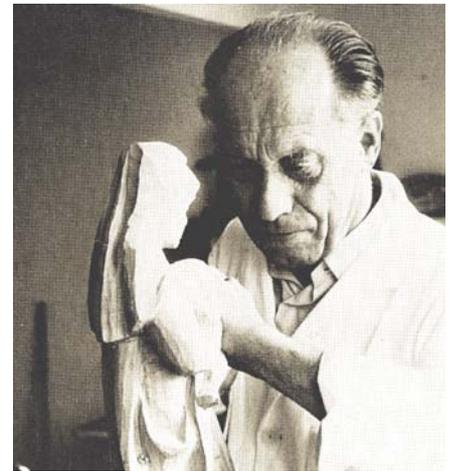
Ganz besondere Mühe gaben sich die Erbauer der Straße in den 30er-Jahre mit den Wegweisern. Diese bildeten eine regelrechte Freilicht-Kunstaussstellung: sie begleiteten die Strecke als kunsthandwerklich gestaltete Schnitzarbeiten. Hergestellt hat diese der damals in Calw ansässigen Holzbildhauer Fritz Roller. Vor allem gleich nach dem Zweiten Weltkrieg sollen viele der schmucken Exemplare, die vorher den Weg im Gebiet Calw und teils auch Freudenstadt wiesen, als Andenken von Besatzungssoldaten weit weg von ihren eigentlichen Standorten gelandet sein; aber auch mancher deutsche Landsmann konnte den Mitnahmedrang nicht unterdrücken. Deshalb sind die Schilder mit Ausnahme der in Bad Wildbad-Calmbach besonders gepflegten und 2003 restaurierten Exemplare bald fast völlig verschwunden.

Zum Selbständigen war der 1902 in Effringen geborene Fritz Roller in der Zeit der Arbeitslosigkeit der 20er-Jahre geworden. Er hatte sein Kunsthandwerk in einer Möbelfabrik in Nagold erlernt und danach an verschie-



Ganz besondere Mühe gaben sich die Erbauer der heutigen Kleinenztalstraße mit den wegweisenden Schildern. Sie waren sehr kunstvoll gestaltet, wie die Fotos zeigen.

In Calw am Marktplatz von 1933 an und im späteren Neubulacher Stadtteil Oberhaugstett ab 1966 hatte Fritz Roller seine Werkstätten. Das Foto zeigt ihn in den 70er-Jahren bei seiner künstlerischen Arbeit.



denen Plätzen in Deutschland vervollkommen, so etwa im für die Schnitzkunst weltweit berühmten Riesengebirge arbeitend und an der Kunstgewerbeschule in Stuttgart seine Kenntnisse vertiefend. 1933 kehrte er zurück und eröffnete ein Geschäft am Calwer Marktplatz.

In der Zeit des Wiederaufbaus schlug der damalige Landrat Fritz Geißler, der von 1949 bis 1955 die Geschicke des Landkreises Calw lenkte, zwei Fliegen mit einer Klappe. Er erhielt die Kunst an der Straße und leistete gleichzeitig wertvolle Hilfe. Diese war nämlich für den Schöpfer der Werke, Fritz Roller, nötig geworden: Er hatte im Krieg seine Frau durch eine schwere Krankheit verloren. Die Aufträge aus der Kreisbehörde bewirkten mit, dass er mit seiner zweiten Gattin und fünf Kindern aus erster Ehe über die Runden kam.

Das Schaffen des Kunsthandwerk-Meisters umfasste natürlich mehr als die Wegweiser, an denen unter freiem Himmel auch immer wieder der Zahn der Zeit nagte und die in der Zeit der Normierung von Verkehrsschildern eine derartige Gestaltung nicht mehr zuließen. In der St. Georgs-Kirche in Zavelstein steht eines der Krufixe, die er formte, und er fertigte Skulpturen, Wappen, Grabkreuze, Weihnachtskrippen und Gasthausschilder; ein solches stand noch in den 1970er-Jahren als Wegweiser zum „Goldenen Lamm“ in Neuweiler an der Abzweigung nach Hofstett an der B 294 – bis es wiederholt gestohlen und nicht mehr erneuert wurde. 1966 hatte Fritz Roller Werkstatt und Wohnsitz in den heutigen Neubulacher Stadtteil Oberhaugstett verlegt, wo er bis ins hohe Alter seine Kunst pflegte

und sich als freundlicher Gastgeber dabei auch gerne über die Schulter schauen ließ.

Seit Mittelalter Holztransport auf Kleiner Enz belegt

Vor den eingangs erwähnten Straßenbauten der 1840er-Jahre gab es im Kleinen Enz und in weiteren Tälern im Nordschwarzwald schon andere, über Jahrhunderte wichtige Verkehrsadern. Die Fahrstraßen für Karren und Kutschen führten meist über die Höhen, aber auf den seit dem Mittelalter eigens dazu hergerichteten Bächen, Flösschen und Flüssen wurden zunächst vor allem das Stammholz mittels Flößen und auf diesen verschiedene Waren als sogenannte Oblast transportiert. Die alte Nachbarschaftsstraße und heutige B 294 führt also an der schon viel älteren „Wasserstraße Kleine Enz“ entlang.

Den Nachweis, dass die Enz im schon erwähnten Jahr 1342 der Flößerei diene, liefert der älteste bekannte Floßvertrag Deutschlands, der „Brettheimer Vertrag“. Geschlossen haben diesen Markgraf Rudolf von Baden und Graf Ulrich von Württemberg für Nagold, Würm, Enz und Neckar. 1552 stellte Württembergs Herzog Christoph in einer Floßordnung für „Wassern am Neckar, und an der groß und klein Entz, auch unter Calw herab an der Nagold“ besondere Regeln auf. Noch länger als in den genannten Gebieten ist die Flößerei auf der



Der in die Wand am Ettlinger Rathaus eingelassene Neptunstein von 150 n. Chr. ist ältester Beleg für die Flößerei in Deutschland.

Alb belegt. In Ettlingen bezeugt der „Neptunstein“, eine uralte, heute am Rathaus eingelassene Steintafel der Römer, dass diese hier schon im Jahr 150 so ihr Holz transportierten; das steinerne Dokument ist einer Genossenschaft der Schiffer – wie man die Flößer nannte – gewidmet und ältester Beleg dieses rauen Handwerks in Deutschland.

Wer die Bäche und kleinen Flüsse heute vor allem im Oberlauf sieht, der kann sich kaum vorstellen, dass auf diesen Flöße talwärts gingen, die nach einer herzoglichen Verordnung von 1883 für die Enz mit Seitenbächen und die Nagold mit Zinsbach eine Länge von 285 Metern bei einer Breite von bis zu 4 Metern haben durften. Zu noch größeren schwimmenden Inseln wur-

den sie dann in Pforzheim, oft noch einmal an der Mündung der Enz in den Neckar und in Mannheim zusammengebunden, um dann als Rheinfloß bis nach Holland zu gelangen.

1587 im Kleinen Enz 16 Wasserstuben zerstört

Wie konnten unsere Schwarzwaldbäche die stattlichen Wasserfahrzeuge befördern? Ein Schadensbericht aus dem Jahr 1587 des zuständigen Hirsauer Forstverwalters gibt darüber Aufschluss. Gewaltige Unwetter zerstörten nach diesem damals nicht nur Brücken, Wege, Felder und Sägemühlen, sondern auch 36 Wasserstuben und Floßgassen an der Enz und Eyach, also für den „Ritt“ des Holzes talwärts auf der künstlich durch Öffnung des Wehrs erzeugten kleinen Flutwelle geschaffene Anstauungen und präparierte Flussbette. Zerstört waren nach den Aufzeichnungen über die Schäden allein an der Kleinen Enz vom Sägwesen bis Calmbach nicht weniger als 16 Wasserstuben.

1588 wird infolge der erwähnten Zerstörungen durch Naturgewalten die Württembergische Wasserordnung für Große und Kleine Enz nebst Eyach erlassen, die auch festhielt, wer – darunter die Anliegergemeinden – wie zur Unterhaltung der Anlagen beizutragen hatte. Die Wasserstuben und bald wieder ausgebauten Floßstrecken waren besonders vom 18. bis Anfang des 20. Jahrhunderts wichtige Einrichtungen für die Langholzflößerei und die an ihnen platzierten Sägewerke. Aus bescheidenen Anfängen entwickelte sich ab 1714 nach dem Ende des Spanischen Erbfolgekriegs der Holländer-Holzhandel in ganz großem Stil, der bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Höhenflug der Branche führte und die Staatskasse in Stuttgart klingeln ließ.

„Wildbader Rezzess“ gestattete das Triften

In einem Vertrag von 1747 zwischen Württemberg und Baden, dem sogenannten „Wildbader Rezzess“, wird auf Enz und Nagold auch gestattet, Brennholz in Form von Scheiterholz der Trift, also dem losen Treiben, zu überlassen. Damit wurde ein 405 Jahre altes dagegen bestehendes Verbot aus dem Jahr 1342 aufgehoben. Als Treibsee, auch Schwallung genannt, waren zu diesem Zweck nicht nur 1750 der Poppelsee bei Gompelscheuer und 1782 der Kaltenbachsee oberhalb von Enzklösterle künstlich hergestellt worden; auch am Calmbächle, das in Calmbach in die Kleine Enz fließt, befand sich am Oberlauf ein Weiher, der in Forstkarten als „Triftstube“ ausgewiesen ist. Nachgewiesen als Wasserweg für die Trift ist auch der weiter oberhalb im Kleinen Enz einmündende Würzbach.

In den Zeiten, ehe das Flößen von Scheiterholz zulässig war, wurde das Brennholz als Oblast in Form von etwa 10 Meter langen entasteten Gipfelstücken von Tanne, Fichte oder Buche auf den Flößen transportiert und erst in den Holzgärten der Zielorte weiter aufgearbeitet. Nach Einführung der Trift gab es bestimmte Stellen, wo das gekennzeichnete Holz zu festgelegten Zeiten eingeworfen wurde, um dann vor allem in den unter Brenn-



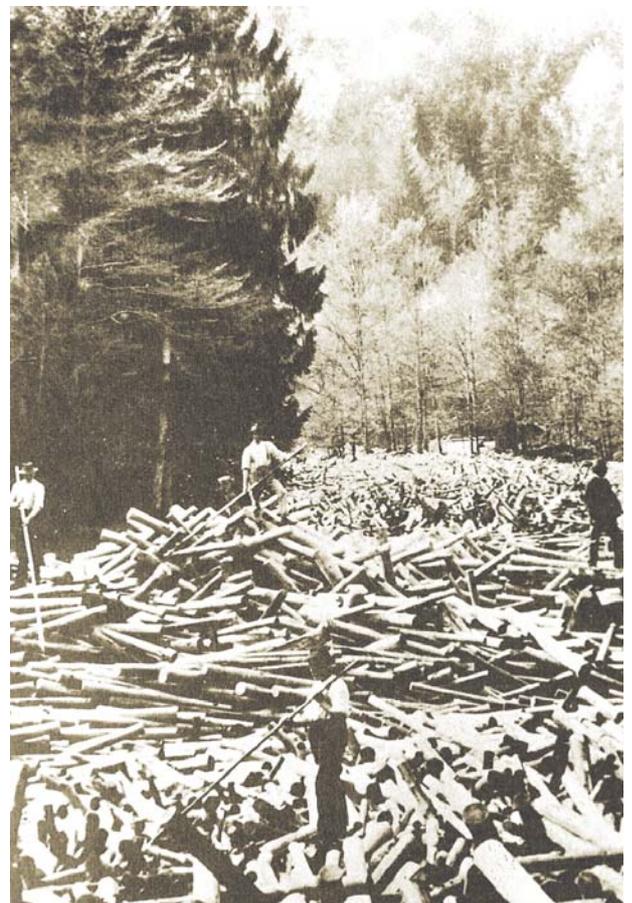
Die Vordere Neubachstube, etwa 2 km von der Rehmühle bachaufwärts, ist eine vom Verein Freunde der Fautsburg restaurierte Anlage, die einst dazu beitrug, dass aus dem noch jungen Bach eine reißende Floßstraße werden konnte. Rechts oberhalb sind heute die Leitplanken der B294 zu erkennen.

holzknappe Städte am Neckar aufgefangen, registriert und verkauft zu werden.

Der Holztransport zu Wasser verlor ab Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Aufkommen der Eisenbahn und dem Ausbau von Wegen und Straßen bald an Bedeutung. Dennoch waren es in den 1880er- und frühen 1890er-Jahren immerhin noch fast 200 Flöße im Jahresdurchschnitt, die allein auf der Enz durch Calmbach ihren Weg in Richtung Höfen, Neuenbürg und Pforzheim nahmen.

Die Flößerei fand ihr Ende auf der unteren Enz 1913, im oberen Bereich mit Zerstörungen durch ein Hochwasser vor allem im Kleinental dann vollends um die Jahreswende zu 1920. Bis dahin waren fürs Flößen noch die Oberläufe der beiden Entzäler offen, über die vor allem Europas zeitweilig größtes Holzhandelsunternehmen Krauth mit Sitz in Höfen und Neuenbürg noch Ware erhielt.

1924 wurde die Flößerei durch die Behörden auf der gesamten Enz formell eingestellt. Von den alten Wasserstraßen zeugen aber bis heute noch die Reste von Anlagen und vor allem einzelne Wasserstuben, die restauriert wurden.



Das Scheiterholz ist zu Tal gebracht und wartet darauf, zum Wasser-transport eingeworfen zu werden.



Offensichtlich einem um die vorletzte Jahrhundertwende aufgenommenen Schwarzweißfoto des Wildbader Hoffotografen Karl Blumenthal nachvollzogen ist das Gemälde von der Wasserstube bei der Agenbacher Sägemühle im Kleinenztal. Es ist im Flößermuseum in Bad Wildbad-Calmbach ausgestellt.



Ein Floß wird im Kleinenztal zur Abfahrt vorbereitet oder ist „gestrandet“ und liegt kurz nach der vorletzten Jahrhundertwende am Rand der Wasserstraße.



In der Wasserstube, der „Floßfabrik“ bei der Agenbacher Sägemühle im Kleinenztal laufen die Einbindearbeiten.



Am Einbindeplatz bei der Agenbacher Sägemühle: Hier hat Hoffotograf Karl Blumenthal nicht nur die Flößer bei der Arbeit auf die Platte gebannt, sondern auch Ihre Werkzeuge.



Vor dem festlich begleiteten Start eines Floßes im Kleinenztal.



Diesem Foto ist das Bild auf Seite 58 abgebildete Gemälde offensichtlich nachempfunden.

Los geht die rasante Reise, die den Flößern viel Können und Geschick abverlangte. Das Bild von der Lappach-Wasserstube könnte auch im Kleinenztal entstanden sein.



Quellen/weitere Informationsmöglichkeiten/vertiefende Literatur:

Originalakten aus dem Gemeindearchiv Neuweiler
Flößermuseum in Bad Wildbad-Calmbach

Buch „Heimatgeschichte Neubulach“ (Beitrag von O. F. Lohmayer; 1977)

„Neuweiler Heimatbuch“ (Jürgen Rauser; 1987)

Buch „Als die Wälder auf Reisen gingen“ (Max Scheifele; 1996)

Buch „Die Amtsvorsteher der Oberämter, Bezirksämter und Landratsämter in Baden-Württemberg 1810 bis 1972“ (Redaktion Dr. Wolfram Angerbauer; 1996)

Wildbader Anzeigenblatt (Beitrag von Maren Betz; 2003)

Buch „Aus der Waldgeschichte des Schwarzwaldes“
(Max Scheifele; 2004)

„Neuweiler gestern und heute – Aus 1000 Jahren Gemeinde- und Kreisgeschichte in Wort und Bild“ (von der Gemeinde Neuweiler herausgegebenes Buch, dessen Autor der Verfasser dieses Abschnitts ist; 2008)

Fotos und Archivbilder:

Gemeindearchiv Neuweiler (u. A. Flößer-Fotoserie von Hoffotograf Karl Blumenthal von vor gut 100 Jahren), Karla Arp, Friedrich Hanselmann, Hans Schabert

Dank gilt der Gemeinde Neuweiler für den dem Verfasser durch Bürgermeister Martin Buchwald unbegrenzt gewährten Zugang zu ihrem Archiv.

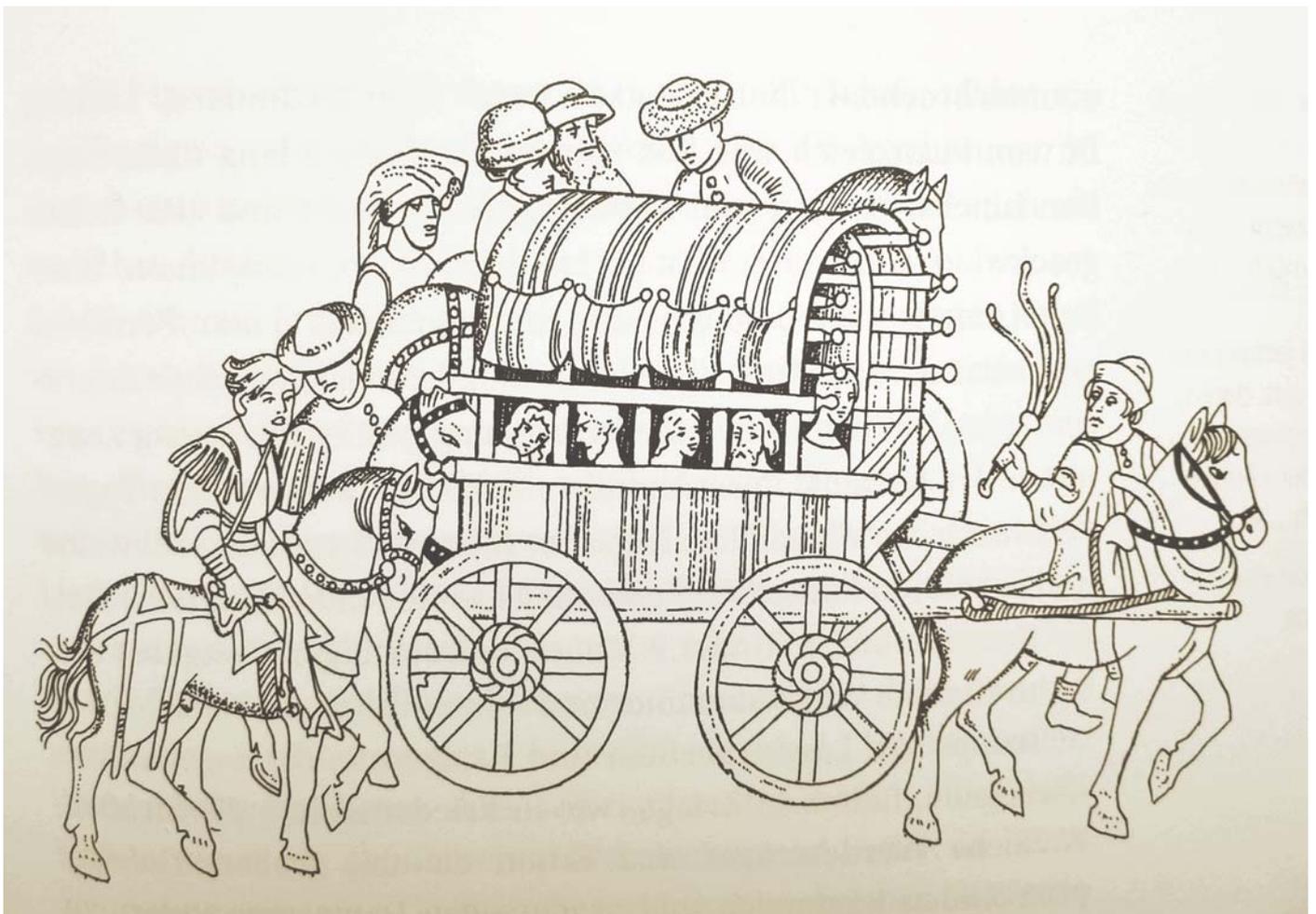
Reisen auf „bodenlosen“ Straßen

Ein Dokument zur Verkehrsgeschichte aus dem Kreisarchiv Calw¹

Martin Frieß, Calw

Fremd oder gar skurril mutet das hier im Wortlaut wiedergegebene Dokument für den modernen Menschen des 21. Jahrhunderts an, in dem asphaltierte Straßen und die Motorisierung der Massen längst zum Alltag gehören. Gefertigt hat es Georg Friedrich Schweizer, Pfarrer in Westheim bei Schwäbisch Hall, anlässlich seines Umzugs nach Wildbad im November 1718, wohin er als Dekan versetzt wurde. Es gibt Einblicke in die harte Wirklichkeit des

Reisens in damaliger Zeit. Anlass für das Schreiben waren die unerwartet hohen Umzugskosten. Wie der zusätzlich beigelegten „Liquidatio“ über die „Aufzugskosten“ zu entnehmen ist, waren bei dem Umzug eine Kutsche und fünf Wagen unterwegs. Pfarrer Schweizer hatte also nicht nur Frau und Kinder, sondern auch einen beträchtlichen Hausstand. Die Transkription seines Rechtfertigungsschreibens folgt auf der nächsten Seite:



*Krafft der unterschrifft wird hiermit attestirt, daß, alß der
gewesene Specialis² allhier zu Wildbaad M[agister] Hiemer³ von Ihro
Hochfürstl[ichen] d[urc]hl[aucht] unsern gnädigsten Fürsten und Herrn zu dero
HoffPredigern allergnädigst auff und angenommen, mithin ich der
geweßene Pfarr zu Westheim in dem Rosengartten an deßen
Stelle confirmiret worden: Ist auff meinen auffZug und abhoh-
lung von Westheim nacher besagtes Wildbad, so umb Mar-
tini geschehen, da ohnedem die Weg und Straßen Bodenloß
waren, solch starck und langwieriges Regenwetter darzu
eingefallen, dass man wegen grund=tieffen und überaus
Bösen Wegs nicht nur öffters stecken verblieben und nicht
mehr Herauszukom[m]en vermöcht, biß mit einig=costbaren
VorsPahnen⁴ man wieder hinaus und über die Hohe Berg
und tieffe Thäler geholffen, sondern auch weilen die Wasser
aller orthen so starck angeloffen, dass man deßwegen
öffters in Leibes= und Lebensgefahren gestanden, und noch
darzu weit umbfahren, und einiger orthen gar still liegen
verblieben müßen, da die Mobilien noch darzu ruinirt
und die Leuth und Roß dermaßen abgeschleppt worden,
dass dannenhero zu solchem auffZug über Acht Tag
Zugebracht, und solcher uncosten damit auffgegangen,
der mit 100 ReichsTh[aler]⁵ nicht zu Bestreiten gewesen.
Welches ich leider erfahrner maßen nur mehr, alß zu wahr
mit eigener Hand und auffgedrucktem Pettschafft⁶ auff er-
fordern und Begehren attestiren sollen und wollen.
Geben d[en] 2. Martij 1719.*

*Specialis und StattPfarr
Zu Wildbaad*

M[agister] Georg Friderich Schweizer

¹ Kreisarchiv Calw (KrA CW), A 10, Bü 156.

² Specialis = Dekan

³ Dr. Eberhard Friedrich Hiemer, 1714-1718 Dekan in Wildbad, anschließend Konsistorialrat und Hofprediger in Stuttgart, 1725-1727 Abt in Hirsau.

⁴ Gemeint ist Vorspann.

⁵ Dies entspricht einer Summe von ungefähr 150 Gulden. Üblicherweise lagen die Aufzugskosten sonst bei 30 bis 40 Gulden.

⁶ Petschaft = kleines Siegel.

*Unsere Kulturförderung:
Gut für die Menschen.
Gut für die Region.*

 Sparkasse
Pforzheim Calw