

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 Serpentina 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 Bahnhoheit. 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.

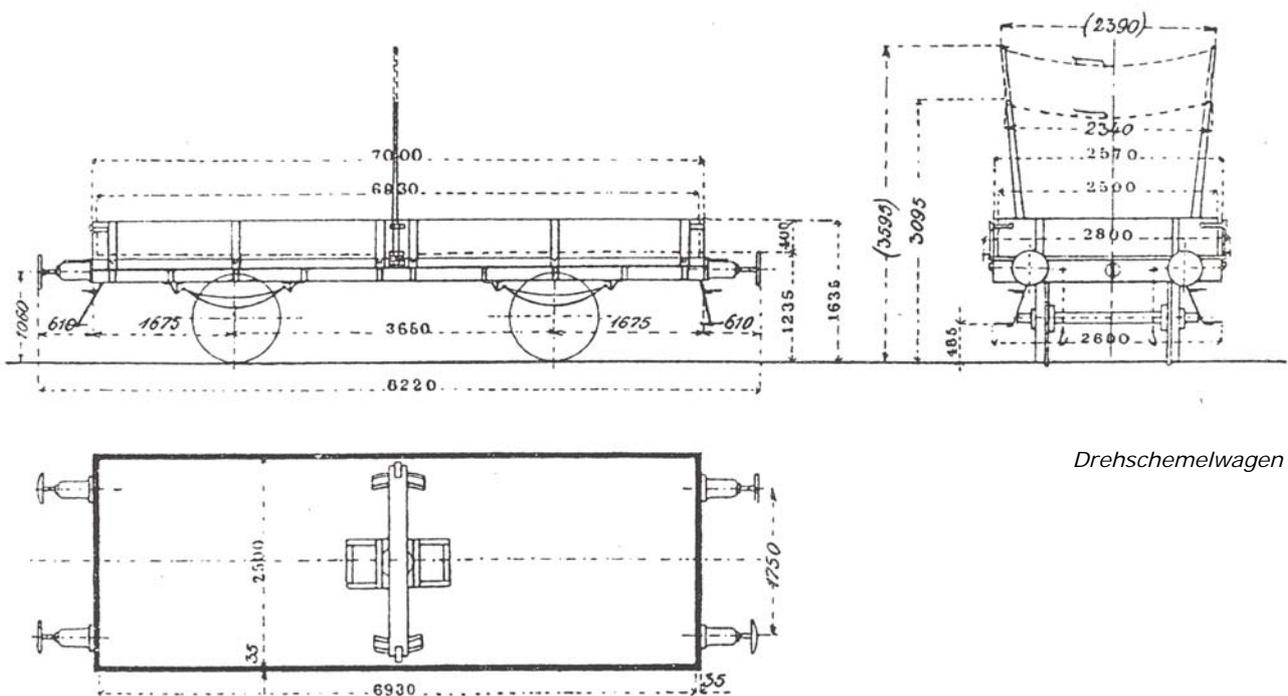
Was der Schwarzwaldbahn zur Auslastung verhalf, ging aber den beiden Nord- und Südzipfeln der Nagoldbahn an "natürlichem" Aufkommen verloren. Die Abschnitte Nagold – Calw und Calw – Pforzheim der Nagoldbahn hatten verkehrlich eher wenig miteinander zu tun: hier die verkehrliche Verbindung des oberen 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.