Württembergische Schwarzwaldbahn

http://www.bauforschung-bw.de/objekt/id/168130951721/

ID: 168130951721 **Datum:** 10.07.2018 **Datenbestand:** Bauforschung

Objektdaten

Straße:	*keine*
Hausnummer:	*keine*
Postleitzahl:	*keine*
Stadt-Teilort:	*keine*
Regierungsbezirk:	Karlsruhe
Kreis:	Calw (Landkreis)
Gemeinde:	Calw
Wohnplatz:	keine genauere Zuordnung
Wohnplatzschlüssel:	8235085000
Flurstücknummer:	diverse
Historischer Straßenname:	*keiner*
Historische Gebäudenummer:	*keine*

Lage des Wohnplatzes

Fotos

Bildbeschreibung:
Bahnübergangssignal

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Bauzeitliche Kilometrierung eingemeißelt und Kilometerstein

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Einschnitt "Im Hau"

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Durchlass über Tälesbach bei Althengstett

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Bahnwärterhaus mit Wärterbude in Calw-Heumaden

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Fernsprechbude

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Welzbertunnel (Hirsauer Tunnel)

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
"Fischbauchbrücke" über die Stuttgarter Straße in Calw

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Prellbock zur unterbrochenen Strecke Umfahrungsstraße Weil der Stadt

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Vorankündigung Haltesignal Schafhausen (in Zweitverwendung)

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Güterschuppen am Bahnhof Schafhausen

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Haltesignal Ostelsheim

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Bauzeitlicher Prellbock aus Natursteinblöcken (Schafhausen)

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Strecke zwischen Dätzingen und Ostelsheim mit Telegrafenmasten

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Reste einer ehem. Weiche mit Gleissperre und Laterne

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Bahnhof Althengstett mit Bahnsteig

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Forsttunnel zwischen Althengstätt und Dätzingen mit Inschrift 1871

Abbildungsnachweis:
wifu

Bildbeschreibung:
Streckenführung Hacksbergschleife

Abbildungsnachweis:
wifu

Objektbeziehungen

- *keine*

Umbauzuordnung

- *keine*

Bauphasen

Kurzbeschreibung der Bau-/Objektgeschichte bzw. Baugestaltungs- und Restaurierungsphasen:

Die Entstehung und Entwicklung der Schwarzwaldbahn zwischen Weil der Stadt und Calw lässt sich mit seinen 5 Bauphasen vor dem Hintergrund der sechs allgemeinen Bahnepochen beschreiben.
In die Epoche I zwischen 1835- 1925, dem Beginn des Eisenbahnbaus mit der Entstehung zahlreicher Staats- und Privatbahnen, fällt die Eröffnung der Schwarzwaldbahn in drei Abschnitten zwischen 1868- 1872, nachdem die entsprechenden Grundstücke von den unterschiedlichen Eigentümern in den Vorjahren angekauft wurden (vgl. Situationspläne im Staatsarchiv Ludwigsburg). Am 23.09.1868 wurde zunächst das Streckenstück zwischen Zuffenhausen - Ditzingen eröffnet, am 01.12.1869 der zweite Abschnitt Ditzingen - Weil der Stadt und am 20.06.1872 der dritte Abschnitt Weil der Stadt - Calw - Nagold. Zu diesem dritten Abschnitt von 1872 gehört die hier dokumentierte Strecke. Der auf Grund von Wasserquellen sehr aufwändige Durchbruch des Forsttunnels war zwischen 1869 und 1871 erfolgt. In dieser 1. Bauphase um 1872 entstehen die Bahnhöfe Weil der Stadt, Schafhause, Althengstett und Calw, ebenso die beiden Tunnel und alle Brückenbauwerke und Gewölbedurchlässe. Die Bahnwärterhäuser (Posten) wurden ebenfalls mit Beginn des Bahnbetriebs auf dieser Strecke errichtet. Bereits von Beginn an war der Steinbruch am Welzberg mit eigenem Ladegleis in Betrieb. Ab 1880 wurde in Althengstett und später in Schafhausen Entladebecken für Fäkalien mit entsprechendem „Latrinengleis“ errichtet. In einer 2. Bauphase (noch Epoche I) zu Beginn des 20. Jahrhunderts eröffnete in Ostelsheim ein Haltepunkt für den Personennahverkehr. Um 1907 erhielten die Bahnwärterhäuser zusätzliche Wärterbuden. In einer 3. Bauphase zwischen 1925-45, die bereits in die Epoche II (1920/25- 1945/50) zu datieren ist, in welcher die Entstehung großer Staatsbahnverwaltungen (DRG) und die Nominierung und Vereinheitlichung der Vorschriften stattfindet, entsteht ein Betonbauwerk für eine Wärterbude auf dem westlichen Damm bei Weil der Stadt (km 27/00) und 1938 unter Geheimhaltung ein Behelfsstellwerk in Ostelsheim (km 33/05) zu Versorgungszwecken der als „kriegswichtig“ eingestuften Strecke.
In Epoche III 1945- 1970, als der Wiederaufbau des Eisenbahnwesens und die Beseitigung der Kriegsschäden vollzogen wurde, begann die Ablösung der Dampflokomotiven durch Diesel-/ oder Elektrolokomotiven. Die Schwarzwaldbahn erhält in dieser zeitlich übereingehenden 4. Bauphase eine neue Bahntechnik, Bahnsteige aus Betonfertigelementen und die Wartehalle in Ostelsheim. An der Bahnstrecke wurden verschiedene Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Die aufgefundenen Hektometer- und Kilometersteine stammen wohl auch aus dieser Zeitspanne. 1963 wurde das zweite Gleis zwischen Althengstett und Calw außer Betrieb genommen. Bis 1974 wurden die Schienen und Schwellen, und die nicht mehr benötigten Brücken ausgebaut bzw. die Verbliebenen an die Eingleisigkeit baulich angepasst. 1964

erfolgte der Abbau des Ladegleises in Schafhausen.
Annähernd parallel zur Epoche V (1995-2010, Anpassung der DB und DR und Gründung der Deutschen Bahn AG verläuft die 5. Bauphase zwischen 1970- 2000. 1974 wurde en weitere und letzter Haltepunkt in Calw- Heumaden eröffnet. Mit Einsatz der S-Bahn zwischen Stuttgart und Weil der Stadt endet der durchgehende Personenzugverkehr zwischen Stuttgart und Calw. A, 27.05.1983 wurde der Personenverkehr zwischen Stuttgart und Calw ganz eingestellt. 1988 wird der Güterverkehr in Ostelsheim beendet und am 28.05.1989 der alte Bahnhof in Calw stillgelegt.

1. Bauphase:
(1872)

1. Bauphase und Epoche I (allg. Bahnepoche): Die Bahnhöfe Weil der Stadt, Schafhausen, Althengstett und Calw gehen auf den Eröffnungszeitraum und Folgejahre und damit auf diese erste Bauphase zurück. Ebenso auf diese Zeit lassen sich die beiden Tunnel und alle Brückenbauwerke und Gewölbedurchlässe datieren, die aus Natursteinquadern gefügt sind. Die Brückenauflager aus Stahlbeton sowie einzelne Brücken aus Stahlbeton (z. B. Bahnbrücke Bahn-km 2032 in Calw) sowie einzelne Durchlässe sind auf Epoche III zu datieren. Ein Versuchsgleis mit kaiserzeitlichen Keilschwellen am Gebäudeschuppen in Althengstett dürfte den Rest der bauzeitlichen Gleistechnik darstellen; die heutigen Gleissegmente zeigen Jahreszahlen aus den 1920er bis in die 1950er Jahre. Die Bahnwärterhäuser (Posten) wurden ebenfalls mit Beginn des Bahnbetriebs auf dieser Strecke errichtet. Sie sind baugleich, verfügen über einen Sockel aus Natursteinbuckelquadern, einer Holzschindelverkleidung im Erdgeschoss und einer Bretterschalung mit Deckleisten im Ober- und Dachgeschoss. Die von diesen Bahnwärterhäusern erhaltenen sind sämtlich in Privatbesitz; einige bis zur Unkenntlichkeit überformt. Der Steinbruch am Welzberg war von Beginn an bis ca. 1930 voll in Nutzung und verfügte (auf der Westseite des Bergs) über ein eigenes Ladegleis mit zugehörigem kleinen Stellwerk aus Stahlbeton (Epoche III). Ab 1880 wurden in Althengstett und später in Schafhausen Entladebecken für Fäkalien aus Stuttgart mit entsprechendem „Latrinengleis“ eingerichtet (vgl. Knupfer, 2010, S. 73). Entlang der gesamten Strecke verliefen Telegrafenleitungen. Sie waren an hölzernen Masten aufgehängt, die in einem Abstand von ca. 50 m standen. In den Tunneln waren die Leitungen an Halterungen an der Tunnelwand aufgehängt.

Betroffene Gebäudeteile:
- *keine*

Bauwerkstyp:
- Bauten für Transport und Verkehr
  - Bahnhof
  - Bahnwärterhaus
  - Brücke
  - Tunnel

Konstruktionsdetail:
- Skelettbau
  - Eisen- und Stahlbetonskelett

2. Bauphase:
(1905 - 1907)

2. Bauphase und noch Epoche I (allg. BE): Am 01.10.1905 wurde der bereits seit 1886 gewünschte Haltepunkt in Ostelsheim für den Personennahverkehr sowie die „Abfertigung von Reisegepäck“ eröffnet (StAL E 79 II, Bü 628). Um 1907 erhielten die Bahnwärterhäuser zusätzliche Wärterbuden aus Wellblech direkt an den Gleisen zur direkten Bedienung der Signale (vgl. Zeichnung zur Wärterbude auf Infotafel im Restaurant Fuchsklinge).

Betroffene Gebäudeteile:
- *keine*

Konstruktionsdetail:	• Verwendete Materialien • Wellblech
3. Bauphase: (1925 - 1945)	3. Bauphase und Epoche II (allg. BE): Betonbauwerk für Wärterbude auf westlichem Damm bei Weil der Stadt (km 27/00) und 1938 unter Geheimhaltung errichtetes Behelfsstellwerk in Ostelsheim bei km 33/05. Die Strecke war als „kriegswichtig“ eingestuft worden und sollte Versorgungszwecke übernehmen. Die Schienen zeigen - vorallem im Bereich Althengstett - Datierungen aus den letzten 1920er bis in die 1950er Jahren.
Betroffene Gebäudeteile:	— *keine*
Konstruktionsdetail:	• Steinbau Mauerwerk • Betonbau
4. Bauphase: (1945 - 1970)	4. Bauphase, Epoche III (allg. BE): Alle Bahntechnik, wie Signale, Kontakte, Bahnübergänge, Fernsprechkästen etc. gehen auf diese Phase zurück. Ebenso die Bahnsteige aus Betonfertigelementen und die Wartehalle in Ostelsheim. In dieser Zeit wurden auch Instandsetzungsarbeiten an der Strecke vorgenommen. So wurden nicht nur die Brückenköpfe repariert und instandgesetzt, sondern auch einige Brückenauflager aus Stahlbeton neu gegossen. 1952 sah der Generalverkehrsplan eine Elektrifizierung der Strecke vor, die jedoch nicht realisiert wurde (vgl. Knupfer, 2010, S. 20). Auch eine Anbidung der Kaserne in Calw-Heumaden, geplant 1959, wurde nicht umgesetzt (ebd., S. 43). Vermutlich zu dieser Bauphase zählen alle aufgefundenen Hektometer- und Kilometersteine, hier differenziert nach Typ I (Hektometerstein, schmal mit pyramidenförmigem Abschluss und Nut, Beton), Typ II (Hektometerstein, breiter, mit segmentbogenförmigem Abschluss, Beton) und Typ III (Kilometerstein mit pyramidenförmigem Abschluss, Beton). Typ II dürfte hierbei der älteste Typ sein, da er noch auf die Zweigleisigkeit der Strecke Bezug nimmt, möglicherweise auch noch 3. Bauphase (Epoche II). Die Aufstellung von Hektometersteinen des Typs I kollidiert mit dem ehemaligen Berggleis in Calw (Richtung Althengstett); diese müssten also nach 1963 aufgestellt worden sein. 1963 wurde das zweite Gleis zwischen Althengstett und Calw außer Betrieb genommen. Die Schienen und Schwellen wurden bis 1974 abgetragen, ein paar vereinzelte Reste hiervon sind auf dem letzten Kilometer vor Calw noch zu finden. Im Zuge der Streckendemontage wurden auch die nicht mehr benötigen Brücken ausgebaut und die Verbliebenen an die Eingleisigkeit baulich angepasst. 1964 folgte der Abbau des Ladegleises in Schafhausen.
Betroffene Gebäudeteile:	— *keine*
Bauwerkstyp:	• Denkmale, Kleindenkmale • Kilometerstein

Konstruktionsdetail:	• Verwendete Materialien
	  • Beton
	• Skelettbau
	  • Eisen- und Stahlbetonskelett

5. Bauphase: (1970 - 2000)	5. Bauphase, Epoche IV (allg. BE): 1974 wurde noch ein weiterer und letzter Haltepunkt in Calw-Heumaden eröffnet (vgl. Knupfer, 2010, S.

	42). Wenig später jedoch fuhren, mit Einsatz der S-Bahn zwischen Stuttgart und Weil der Stadt, ab 1978 keine durchgehenden Personenzüge mehr zwischen Stuttgart und Calw und am 27.05.1983 wurde der Personenverkehr zwischen Weil der Stadt und Calw ganz eingestellt. Mit einem Böschungsbruch in Ostelsheim 1988 wurde der bis dato noch durchgeführte Güterverkehr beendet. Am 28.05.1989 folgte die Stilllegung des alten Bahnhofs Calw zugunsten eines unterhalb am ZOB nahe des Ortskerns gelegenen Haltepunktes entlang der Strecke Calw-Pforzheim (vgl. Knupfer, 2010, S. 20 u. 43).
Betroffene Gebäudeteile:	*keine*

Besitzer:in

keine Angaben

Zugeordnete Dokumentationen

- Allgemeines zum Ergebnisbericht und Erfassungsbögen

Beschreibung

Umgebung, Lage:	Die Schwarzwaldbahn beginnt in Weil der Stadt bei einer Höhe von 404 m ü. NN, erreicht mit nahezu durchgängiger einprozentiger Steigung in Althengstett 511 m ü. NN und fällt mit nahezu durchgängigem 1,8%igem Gefällt wieder nach Calw auf 348 m ü. NN ab.
Lagedetail:	*keine Angaben*
Bauwerkstyp:	*keine Angaben*
Baukörper/Objektform (Kurzbeschreibung):	*keine Angaben*
Innerer Aufbau/Grundriss/ Zonierung:	*keine Angaben*
Vorgefundener Zustand (z.B. Schäden, Vorzustand):	Von der Bahntechnik selbst waren, außer vereinzelten Signalen und Fernsprechkästen in der Regel nur noch die Fundamente von Fernsprechbuden oder Sockel für Signaltechnik anzutreffen. Hektometer- und Kilometersteine (alle aus Beton), konnten in großer Zahl dokumentiert werden, wenngleich in unterschiedlichem Erhaltungszustand (kippend, zugewachsen, dislozierd oder gebrochen). Aus der Eröffnungszeit noch erhalten haben sich die beiden Tunnel (im Forsttunnel noch mit eingemeißelter Kilometrierung 37/00), weitgehend alle Brückenköpfe (Ausnahme Brücke 2032 in Calw) mit Bahnbrücken sowie Durchlässe und Bahnwärterhäuser, diese jedoch teilweise stark verändert. Von den - vermutlich bauzeitlichen - Telegrafenmasten haben sich viele erhalten. Auf den folgenden Abschnitten sind Telegrafenmasten noch in ihrer Abfolge (weitere einzelne) vorhanden: ca. km 30/30 bis ca. 31/10 entlang

	der Hacksbergschleife, von ca. km 32/30 bis ca. 33/40 und ca. km 33/70 bis ca. 35/30 (mit nur kurzen Unterbrechungen), zwischen ca. km 37/10 und ca. 37/50 (einige abgesägt), ca. km 38/20 bis ca. 38/75 und ca. km 39/00 bis ca. 39/70 (teilweise umgefallen), ca. km 39/80 bis ca. 40/70 (mit Seitenwechsel), ca. km 40/80 bis ca. 41/05, ca. km 41/40 bis ca. 42/00 (mit Seitenwechsel), ca. km 42/70 bis ca. 43/00, bis Calw dann einzelne Telegrafenmasten, bei ca. 46/50 abgesägte gesammelt, unvollständige Reihe von ca. km 47/15 bis ca. 47/50. Die vollständigste, am besten erhaltene Reihe dürfte noch zwischen km 33/70 und 35/20 zu finden sein. Als Rest der kaiserzeitlichen Gleistechnik ist noch ein kleiner Rest auf einem Nebengleis am Güterschuppen in Althengstett zu finden.
Bestand/Ausstattung:	*keine Angaben*

Konstruktionen

Konstruktionsdetail:	*keine Angaben*
Konstruktion/Material:	*keine Angaben*