

»Schwoba-Pfeil« macht alles neu

Kulturbahn wird grundlegend modernisiert

Von Uwe Priestersbach

Nagold/Wildberg. Die Kulturbahn im Nagoldtal fährt seit fünf Jahren auf Erfolgskurs. Jetzt wird sie mit neuen Haltepunkten noch attraktiver gemacht.

Bis zur Landesgartenschau 2012 in Nagold sollen alle geplanten Haltepunkte im Nagoldtal fertiggestellt sein. In diesem Jahr stehen nun mehrere kleine Baumaßnahmen, aber auch zwei große Oberbauerneuerungen auf dem Programm.

So werden derzeit die Gleise zwischen Wildberg und Emmingen komplett erneuert. »Das ist etwa alle 30 bis 40 Jahre nötig«, weiß Rudolf Meintel, Bezirksleiter Betrieb beim Regionalnetz Freudenstädter Stern. Und auf der 3910 Meter langen Strecke zwischen dem Wildberger Tunnel bis zum Emminger Bahnübergang war diese Erneuerung jetzt besonders notwendig, zumal die Schwellen teilweise noch aus den 30er

Jahren stammten.

»Nach dieser Maßnahme ist über die Hälfte der Strecke modernisiert«, erklärt Rudolf Meintel. Im Zuge der Maßnahme wird auch die Brücke über die Nagold beim Wildberger Campingplatz erneuert; ebenso der Bahnübergang am Wildberger Ortseingang. Wie Meintel in Erinnerung ruft, wurde die Nagoldtalbahn von Calw nach Horb im Jahr 1874 nach nur dreijähriger Bauzeit fertiggestellt. »Da waren tausende von Arbeiter im Einsatz, und alles war noch Handarbeit«, so Meintel. Heutzutage werden für die Gleiserneuerung noch rund 40 Mitarbeiter benötigt, »die allerdings bei jedem Wetter und rund um die Uhr arbeiten«, wie Bauleiter Martin Weichhart betont. Auf der Nagoldtalbahn kam dabei am Wochenende der gut 300 Meter lange Umbauzug mit dem klangvollen Namen »Schwoba-Pfeil« zum Einsatz, der von einer alten V200-Lok mit 2700 Pferdestärken gezogen wird und mit einer Umbaugeschwindigkeit von 200 Metern in



Dieser Umbauzug mit der klangvollen Bezeichnung »Schwoba-Pfeil« macht seinem Namen alle Ehre: Er schafft 200 Schienenmeter in der Stunde. Foto: Priestersbach

der Stunde zu Werke geht. Der Umbauzug nimmt zunächst die alten Schienen und Schwellen auf, bevor die neuen Schwellen aus Beton eingebaut werden. Danach werden die neuen Schienen verlegt. Wie Martin Weichhart mitteilte, werden bei der aktuel-

len Gleiserneuerung 3650 Tonnen Schotter, 7950 Meter Schienen und rund 6000 Betonschwellen maschinell verlegt. Die Schienen sind jeweils 120 Meter lang und wiegen 50 Kilogramm pro laufendem Meter. Nach der Arbeit des Umbauzuges folgt der

Feinschliff. So werden die Gleise in dieser Woche gereinigt, bevor eine so genannte Stopfmaschine anrückt und die Gleise millimetergenau ausrichtet. Bis zum 15. Juni ist die Nagoldtalbahn noch gesperrt und es ist ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.