

Das Empfangsgebäude des Backnanger Bahnhofs

Eine bauhistorische Studie zu einem nicht erhaltenen Gebäude und dem Sektionsingenieur Eduard von Alberti¹

Von Klaus J. Loderer

Die im Zuge des Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert an den Bahnstationen errichteten Bauten stellen bauliche Ensembles dar, die vor allem entsprechend den Bedürfnissen der technischen Abläufe mit sehr unterschiedlich aussehenden Gebäuden organisiert waren. Das Empfangsgebäude² hatte aber neben der Abfertigung der Reisenden auch einen repräsentativen Anspruch. Dieser konnte sich bei Großstadtbahnhöfen in einer opulenten Architektur äußern. Die Bauten auf dem Land blieben eher schlicht. Trotz aller Sparsamkeit wurde auf Ästhetik und solide Ausführung geachtet. Bahnhöfe dritter und vierter Klasse waren oft Typenbauten, die sich an der Strecke wiederholten. Das war auch im Königreich Württemberg der Fall. So sind an der Murrbahn³ die Empfangsgebäude in Neustadt, Schwaikheim und Kirchberg an der Murr ebenso identisch wie jene in Oppenweiler, Sulzbach an der Murr und Wilhelmsglück. Für die größeren Empfangsgebäude in Waiblingen, Winnenden und Backnang entstanden individuelle Lösungen.

In Backnang ist 2019 mit dem Abbruch des Güterschuppens nun auch das letzte historische Gebäude des Bahnhofs verschwunden. Das repräsentative Empfangsgebäude wurde schon

1975 durch einen Neubau ersetzt. Da auch das Empfangsgebäude des Waiblinger Bahnhofs 1979 einem Neubau Platz machen musste, sind die beiden wichtigsten Hochbauten der Murrbahn nicht mehr erhalten. Trotzdem ist das alte Empfangsgebäude als Mythos oder als Sehnsuchtsbild vielen Backnangern immer noch präsent.

In den Veröffentlichungen zum Bau der Murrbahn wurden die Bahnhöfe und deren Gebäude nur beiläufig erwähnt, allerdings bilden die Bildbände mit historischen Fotos gerne das Empfangsgebäude ab.⁴ *Das Backsteingebäude gehörte zu den markantesten Bauwerken der Stadt*, schreibt Claudia Ackermann.⁵ In dieser baugeschichtlichen Studie soll dem Empfangsgebäude des Backnanger Bahnhofs und seiner Nutzung, verbunden mit dem Versuch einer typologischen Einordnung, nachgegangen werden. Außerdem war es möglich den Entwerfer des Backnanger Bahnhofs zu identifizieren. Zur komplizierten und durchaus spannenden Vorgeschichte zum Bahnbau sei auf die vorhandene Literatur verwiesen.⁶ Der Schwerpunkt soll hier auf den noch unbearbeiteten bauhistorischen Aspekten liegen.

Zum Bau der Murrbahn und des württembergischen Eisenbahnnetzes seien hier nur einige

¹ Der Aufsatz ist ein stark erweitertes Kapitel des Vortrags „Bahnhöfe der Murrbahn“, den der Autor im Rahmen des 224. Altstadtstammtischs des Heimat- und Kunstvereins Backnang am 14. Februar 2022 online hielt.

² Im heutigen Sprachgebrauch wird meistens nicht zwischen dem Bahnhof als technischer Einheit und dem üblicherweise Bahnhof genannten Empfangsgebäude unterschieden. Im vorliegenden Fall müsste man genauer von *Verwaltungsgebäude* sprechen, wie die Bezeichnung bei den württembergischen Staatsbahnen war. Weitere Begriffe waren *Aufnahmegebäude* oder *Aufnahmsgebäude* und *Stationsgebäude*. – Victor von Röll [Hrsg.]: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. Bd. 4, Berlin, Wien 1913, S. 300.

³ Auch Murrthalbahn.

⁴ Zum Beispiel: Christian Ludwig Brücker: *Bilderbuch der Erinnerungen an Backnang*. Gaildorf 1978, S. 28 bis 29; Helmut Bomm: *Gruß aus Backnang, alte Ansichtskarten aus Backnang und Umgebung aus der Sammlung von Franz Skarpil*. Backnang 1994, S. 31; Peter Wolf: *Streifzüge durch Backnang in alten Fotografien*. Erfurt 2016, S. 96 bis 97.

⁵ Claudia Ackermann/Peter Wolf: *Backnang Rückblicke, Bilder und Geschichten*. Backnang 2021, S. 88.

⁶ 75 Jahre Eisenbahn Waiblingen–Backnang. – In: *Unsere Heimat*; 1951, 9; Die Murrbahn musste gebaut werden. – In: *Unsere Heimat*; 1973, 7, 8; 1974, 1; 125 Jahre Remsbahn Cannstatt–Wasseralfingen 1861–1986, 110 Jahre Murrbahn Waiblingen–Backnang 1876–1986, Ausstellungskatalog 8.–25. September 1986. Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Waiblingen 7. Waiblingen 1986; Bernhard Trefz/Frank Nopper (Hg.): *Das Backnang-Lexikon*. Backnang 2014, S. 53 bis 54.

Backnang
Bahnhof



Der Backnanger Bahnhof um 1925.

Eckdaten genannt.⁷ Ideen für eine Eisenbahn kamen im Königreich Württemberg in den 1830er-Jahren auf. Aber erst 1843 begann der Bau einer Bahnstrecke, die Stuttgart mit Ulm und Friedrichshafen verband, und einer zweiten nach Heilbronn. Mit der Vollendung der Überquerung der Schwäbischen Alb war 1850 die *Centralbahn* vollendet. Nach einer Pause entstanden Bahnlinien zum Beispiel im Neckartal aufwärts, die Remsbahn, die Strecke von Heilbronn nach Crailsheim und von dort nach Bad Mergentheim. Die Gründung eines Ausschusses in Oppenweiler im Jahr 1856, der sich für den Bau einer Murr-Kocher-Bahn einsetzte, blieb aber erst einmal ohne Auswirkungen. Es folgten zahlreiche Denkschriften und Eingaben an die Regierung in Stuttgart.

Im Murrthal bestand Interesse an einer Bahnlinie, um die hier produzierten Waren besser vertreiben zu können. Dies galt nicht nur für die Backnanger Rotgerber, sondern etwa auch für die Weber, Möbelschreiner, Ziegeleien und Holzhändler im Murrthal und im Schwäbischen Wald. Sie fürchteten, dass sie gegenüber Produzenten in Regionen mit Bahnanschluss nicht mehr konkurrenzfähig sein könnten. In einem Staatsvertrag mit Bayern wurde 1868 der Anschluss von Crailsheim an das bayerische Bahnnetz vereinbart, was für die Murrbahn eine wichtige Rolle spielte. Trotzdem ging die Sache der Murrbahn nicht voran. Anfang der 1870er-Jahre war der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes im Königreich Württemberg durchaus umstritten.⁸ Nach einem längeren Vorlauf mit sich hinziehenden politischen Diskussi-

onen über die Notwendigkeit dieser Bahnstrecke beschloss die württembergische Abgeordnetenkammer am 8. Dezember 1872 den Bau der Murrbahn. Am 22. März 1873 erhielt das *Gesetz betreffend der weiteren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes* Gültigkeit, in dem der Artikel 1 lautet: *Von der an der Kocherbahn gelegenen Station Hall (Hessental) wird eine Eisenbahn über Gaildorf und Murrhardt nach Backnang und von da in der einen Richtung über Winnenden zur Station Waiblingen der Remsbahn, in der andern über Marbach zu der den Knotenpunkt der Centralbahn, Westbahn und unteren Neckarbahn bildenden Station Bietigheim erbaut werden.*⁹ Für die Finanzperiode 1870/1873 wurde der Bau der Strecke Waiblingen–Backnang vorgesehen.¹⁰ 1874 war Baubeginn der Murrbahn. Das württembergische Bahnnetz hatte zu der Zeit eine Länge von 1243 Kilometern.¹¹ Die Murrbahn entstand als verzweigtes Streckensystem, das Backnang mit Waiblingen (Verbindung nach Stuttgart), Hessental (Verbindung nach Nürnberg) und Bietigheim (Verbindung nach Karlsruhe und Bruchsal) verband.¹² Ergänzt wurde die Murrbahn durch die anfänglich nicht vorgesehene Verbindung nach Ludwigsburg.

Mit der Eröffnung des ersten Teils der Murrbahn war das württembergische Eisenbahnnetz auf 1304,3 Kilometer angewachsen.¹³ Backnang war zwei Jahre lang Endstation und wurde mit der Eröffnung der weiteren Teilstücke zu einem Bahnknotenpunkt. Die Eröffnungsdaten der Teilstücke der Murrbahn waren:

⁷ Georg von Morlok: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen, Rückschau auf deren Erbauung während der Jahre 1835–1889. Stuttgart 1890; Albert Mühl und Kurt Seidl: Die württembergischen Staatseisenbahnen. 2. Aufl. Stuttgart 1973; Werner Walz: Eisenbahn in Baden-Württemberg, Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg 1840 bis heute. Stuttgart 1980; 150 Jahre Eisenbahn in Württemberg 1845–1995. München 1995 (= Bahn spezial 3/1995); Inken Gaukel (Hg.): Carl von Etzel und die Anfänge der Eisenbahn in Württemberg. Stuttgart 2013 (= Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 110); Rudolf Röder: Carl von Etzel und Ludwig von Klein, Württembergs Eisenbahn pioniere und ihr Wirken in aller Welt. 1. Aufl. Heidenheim 2016.

⁸ Dieses Zögern bezog sich vor allem auf die Kosten und die steigende Verschuldung Württembergs. 1888 waren von den Staatsschulden in Höhe von 421 Millionen Mark 378 Millionen Mark Eisenbahnschulden. Meyers Konversationslexikon, 4. Aufl. Leipzig 1885 bis 1892, Bd. 16, S. 788.

⁹ Amts-Blatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten 33/1873, S. 207 bis 208.

¹⁰ Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1870/73, 22. März 1873, Art. 2 Abs. 5. – In: Ebd., 33, S. 209.

¹¹ Röhl (wie Anm. 2), Bd. 10, Berlin, Wien 1923, S. 435.

¹² Die vier Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Bietigheim und Beihingen (Freiberg am Neckar) wurde 1945 stillgelegt und 1957 abgebaut.

¹³ Schwäbischer Merkur vom 17. März 1876.

26. Oktober 1876	Bahnlinie Waiblingen–Backnang
11. April 1878	Bahnlinie Backnang–Murrhardt
1. Dezember 1879	Bahnlinie Hessental–Gaildorf
8. Dezember 1879	Bahnlinie Bietigheim–Backnang
13. Mai 1880	Bahnstrecke Murrhardt–Gaildorf
15. Oktober 1881	Bahnstrecke Ludwigsburg–Beihingen

Backnang war der zentrale Bahnhof der Murrbahn und entsprechend als Bahnhof II. Klasse ausgebildet. Ungefähr gleichzeitig erfolgten der Bau der Nagoldbahn, der Brenzbahn, der Gäubahn und der Kraichgaubahn. Besonders Gäubahn und Murrbahn verkürzten im Fernverkehr die Strecken. Die Bottwartalbahn¹⁴ und die Obere Kochertalbahn¹⁵ entstanden als Seitenstrecken der Murrbahn.

Wie präsentierte sich das Königreich Württemberg 1877 in Backnang? Der Staat – und das bedeutete auch im neu entstandenen Kaiserreich immer noch Württemberg – war bisher durch das Oberamt direkt am Marktplatz vertreten. Der Sitz des Oberamts war genau dem Rathaus gegenüber, in jenem Gebäude, das später als Stadthaus bekannt war. Nun zog sich das Oberamt 1876 aus dem betriebigen Stadtzentrum zurück in die Beschaulichkeit des ruhigen Stifths. Gleichzeitig rückten zwei Einrichtungen des technischen Fortschritts in das Zentrum vor. Die eine war die Post, die nun das ehemalige Oberamtsgebäude und damit eine zentrale Position bezog. Die zweite war die Eisenbahn, die stärker in das Bewusstsein rückte und mit schnaubend qualmenden Dampfzügen ihren Platz in der Öffentlichkeit behauptete. Post und Bahn vertraten von nun an in Backnang deutlich sichtbar Württemberg.

Das Baubureau der k. württembergischen Staatseisenbahnen

Es soll nun kurz darauf eingegangen werden, wer in den 1870er-Jahren in Württemberg für den Eisenbahnbau zuständig war. 1873 ernannte der württembergische König Karl (1823 bis 1891) Hermann von Mittnacht (1825 bis 1909) als Minister für das Departement für auswärtige Angelegenheiten, der eine Neustrukturierung im Bereich Eisenbahn-, Post- und Telegrafwesen durchführte. Für den Bau und Betrieb der württembergischen Staatseisenbahnen war die 1875 geschaffene *königliche Generaldirektion der Verkehrsanstalten* zuständig. Deren Generaldirektor war der Geheime Rat Friedrich von Dillenius (1819 bis 1884).¹⁶ Der Vorstand der Eisenbahnbaukommission war Ludwig von Klein (1813 bis 1881). Technische Referenten der Murrbahn waren Oberbaurat Georg von Morlok (1815 bis 1896) und Oberbaurat Julius von Abel (1818 bis 1883).¹⁷

Für Planung und Durchführung des Eisenbahnbaus wurden vor Ort Eisenbahnbauämter eingerichtet. Diese waren für den Bau der Bahnstrecke, Brücken, Tunnel, Dämme und so weiter zuständig. Für die Murrbahn entstanden Bahnbauäm-



Der Backnanger Ehrenbürger Friedrich von Dillenius war maßgeblich daran beteiligt, dass die Murrbahn gebaut wurde.

¹⁴ Die Schmalspurbahn von Marbach am Neckar nach Heilbronn wurde zwischen 1894 und 1901 stückweise eröffnet. 1966 wurde der Personenverkehr eingestellt; Egon Hopfenzitz: Von der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn zur Deutschen Bundesbahn und DB AG 1845–1994, Organisation, leitendes Personal und Besonderheiten der Direktion, aller Ämter, Bahnhöfe, technischer und nichttechnischer Dienststellen und sonstiger Einrichtungen. 2. Aufl. Heidenheim 1999, S. 729.

¹⁵ Die Bahnlinie der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft von Gaildorf nach Untergröningen wurde 1903 eröffnet. Der geplante Weiterbau bis Aalen beziehungsweise Wasseralfingen erfolgte nicht. Der Betrieb wurde 2005 eingestellt.

¹⁶ Friedrich von Dillenius war gleichzeitig Landtagsabgeordneter des Oberamtsbezirks Backnang. Am 4. Juli 1874 wurde er für seine Verdienste um den Bau der Murrbahn zum Backnanger Ehrenbürger ernannt. Die Dilleniusstraße ist nach ihm benannt. Backnang-Lexikon (wie Anm. 6), S. 49.

¹⁷ Morlok (wie Anm. 7), S. 186.

ter in Waiblingen, Winnenden, Backnang, Murrhardt, Gaildorf und Marbach am Neckar. Leiter des Backnanger Eisenbahnbauamts war Sektionsingenieur Möll. Daneben existierte ein *Eisenbahnhochbauamt*, das die Hochbauten an der Strecke und in den Bahnhöfen, darunter Bahnwärterhäuschen, Empfangsgebäude, Güterschuppen, Nebengebäude, Lokomotivenremisen, Werkstattgebäude, Wohngebäude und so weiter, plante. Das für den ersten Teil der Murrbahn zuständige Eisenbahnhochbauamt befand sich in Waiblingen und wurde von Ingenieur-Assistent Eduard von Alberti (1834 bis 1898) geleitet. Für den Bereich östlich von Backnang wurde mit dem Vorrücken des Bahnbaus in Sulzbach an der Murr 1874 ein von Sektionsingenieur Friedrich Naschold geleitetes Hochbauamt eingerichtet, das bis 1880 bestand. Von 1876 bis 1880 gab es ein Eisenbahnhochbauamt in Marbach am Neckar. Ein zusätzliches Eisenbahnhochbauamt bestand kurze Zeit in Gaildorf, an dem ebenfalls Eduard von Alberti tätig war.¹⁸ Nach Fertigstellung der Eisenbahnstrecke wurden Eisenbahnbauämter wie Eisenbahnhochbauämter aufgelöst.

Die Grunderwerbungen

Parallel zu den Planungen für den Verlauf der Bahnstrecke und den Grundstückserwerbungen erfolgte auch die Planung für die Bahnhöfe. Für diese wurden recht große Grundflächen vorgesehen. Zunächst ging es um die Lage des Bahnhofs in Backnang. Hier sollte die Bahnstrecke von Maubach kommend an der Kreuzung mit der Straße nach Erbstetten beziehungsweise Germannweiler die Stadt erreichen.¹⁹ Durch die schwierige Topografie und die beengte Lage musste die Strecke nahe an der Stadt vorbeigeführt werden

und die Bebauung sogar durchschneiden.²⁰ Am 11. Juni 1874 berichtete der Murrthal-Bote: *Gestern wurde von der Eisenbahnverwaltung der Plan des hiesigen Bahnhofs wegen der Zufahrtsstraßen und dem Gemeinderath von hier vorgelegt. Nach demselben nimmt er den Raum vom Rößle bis hinaus zu dem Plätzchen des Verschönerungsvereins ein.*²¹ Wenige Tage später wurde ein weiterer Bericht konkreter: *Nachdem schon in Nr. 68 dieses Blattes gemeldet war, daß der hiesige Bahnhof den Raum vom Rößle bis hinaus zu dem Plätzchen des Verschönerungsvereins einnehmen wird, kann heute weiter mitgeteilt werden, daß der Güterbahnhof hinter die Rose bezw. den Engel, d. h. auf den Berg Rücken vom Rößle bis zum Schwanengarten zu stehen kommt und seine Einfahrt beim Rößle erhält, der Personenbahnhof aber erst außerhalb des Schwanengartens, welcher selbst nicht zu der Bahn erworben wird, seinen Anfang nimmt und gerade gegenüber dem Plätzchen des Verschönerungsvereins aufhört. Die Zufahrtsstraße zu letzterem führt zwischen dem Krankenhaus und dem Schwanengarten links aufwärts.*²²

Damit beschrieb der Murrthal-Bote auch die später angelegten Zufahrten. Beim *Krankenhaus* handelt es sich um das heute vom Kolpingwerk genutzte Gebäude in der Bahnhofstraße, während mit dem *Schwanengarten* das Grundstück des jetzigen Bürgerhauses gemeint ist. Das Plätzchen des Verschönerungsvereins war an der Erbstetter Straße.²³ Der Gasthof „Rößle“ stand auf dem heutigen Adenauerplatz.²⁴

Die Planungen mit einem nahe an der Stadt gelegenen Bahnhof kamen in Backnang zwar gut an, allerdings wäre es durch hohe Preisforderungen der Eigentümer der von der Bahn zu erwerbenden Grundstücke fast zum Eklat gekommen. Als die für die Grunderwerbungen eingesetzte

¹⁸ Hopfenzitz (wie Anm. 14), S. 69, 75, 86, 89.

¹⁹ Damit ist der alte Verlauf der Straße nach Erbstetten gemeint, die in heutigen Straßennamen wie folgt verlief: Blechbergele, Genfer Straße, Stadtrain. Parallel zur Eisenbahnlinie nach Burgstall wurde auf Kosten der Eisenbahnverwaltung eine neue Straße nach Erbstetten angelegt. Der Gemeinderat verweigerte in seiner Sitzung am 4. Dezember 1874 einen Kostenzuschuss von 1500 Gulden, bot aber die spätere Unterhaltung der Straße an. StAB Bac G 001-64, S. 1521 bis 1524.

²⁰ Im Bereich der Brücke (heute Chelmsfordbrücke) über die Weissacher Straße (heute Stuttgarter Straße) mussten für den Bahnbau einige Gebäude abgerissen werden.

²¹ MB vom 11. Juni 1874.

²² MB vom 20. Juni 1874.

²³ Der Verschönerungsverein erwarb 1870 eine kleine Fläche an der Erbstetter Straße, um eine Aussichtsterrasse anzulegen (heute nach Erbstetter Straße 28). Am 3. November 1871 wurde dort die Friedenslinde gepflanzt, in Erinnerung an den deutsch-französischen Krieg 1870/71. Helmut Bomm: Was Straßenschilder erzählen. Backnang 1986, S. 19.

²⁴ Das Gebäude Stuttgarter Straße 34 wurde 1971 abgerissen. Peter Wolf: Das Backnanger Wirtschaftswunder, ein kleiner Überblick. Backnang 2019, S. 82 bis 83; Ackermann/Wolf (wie Anm. 5), S. 124 bis 127.

Expropriationskommission mit ihren Verhandlungen nicht weiterkam, brach sie diese ab und fuhr demonstrativ zurück nach Stuttgart.²⁵ Ein Bericht im Murrthal-Boten zeigte dafür wenig Verständnis und hatte auch schnell die Schuldigen ausgemacht: *Die vor etwa 14 Tagen begonnenen Unterhandlungen der Expropriations-Commission über Erwerbung des zum Bahnhof nöthigen Areals haben aber leider bei den betreffenden Grundbesitzern kein geneigtes Ohr gefunden; letztere steigerten vielmehr theilweise ihre Kaufschillingforderungen so über alles gewöhnliche Maß, daß die Bahnverwaltung sich in den letzten Tagen veranlaßt sah, die Verhandlungen abubrechen und den Beschluß zu fassen, den großen Aufwand auf den hiesigen Bahnhof zu unterlassen, nur die allernöthigsten Zufahrtsstraßen zu machen, und wenn auch hiebei die Verhandlungen mit den Grundbesitzern zu keinem Resultat führen, den Bahnhof sogar entfernter von der Stadt, nämlich in dem Thälchen des Affalterbach, von der Münsterklinge bis hinauf zu der Leimengrube hinter der oberen Ziegelhütte d. h. am jenseitigen Abhang der sog. Maubacher Höhe zu erbauen.* Dadurch sei, so der Murrthal-Bote weiter, *eine höchst nachtheilige Unterbrechung des Bahnbaus eingetreten, wodurch es sogar kommen könnte, daß die Bahn von Waiblingen hieher nicht früher eröffnet würde, als die von hier nach Murrhardt, also die Vortheile, die man aus dem Gegentheil hoffte, für die hiesige Stadt ganz verloren giengen. Sodann wären die bleibenden Nachtheile der unbequemerer Zufahrtsstraßen, der geringeren Beschaffenheit beziehungsweise der großen Entfernung des Bahnhofes für die Stadt von so großer Tragweite, daß man dieselben kaum mehr zu berechnen im Stande wäre.*²⁶

Stadtschultheiß Christian Schmückle (1797 bis 1885) berief für den 17. Juli 1874 eilig den Gemeinderat ein, da er befürchtete, daß durch

die Einstellung der Gütererwerbung jedenfalls eine Verzögerung in der Ausführung des Eisenbahnbaues dahier entstehen werde und daraus nur Nachtheile für die Gemeindeangehörigen folgen können. Gemeinderat und Bürgerausschuss beschlossen einstimmig einen Antrag Schmückles, den Grundstückseigentümern *die Unannehmbarkeit ihres Verlangens vorzustellen* und ihnen notfalls mit Enteignung zu drohen, indem die Stadt den Präsidenten der K. Eisenbahndirection, Herrn Geheimrath von Dillenius *bitet, gnädig Einleitung zu treffen, daß gegen die widerstrebenden Güterbesitzer die Enteignung im Rechtswege in möglicher Bälde eingeleitet werde.* Allerdings bot die Stadt an, die Differenz zwischen dem von einem Gericht festgelegten Preis zum Schätzpreis zu übernehmen.²⁷

Die Drohung mit der Verlegung des Bahnhofs hinter die Maubacher Höhe wird im Sitzungsprotokoll nicht erwähnt. Es mag sich um ein in der Stadt aufgetauchtes Gerücht gehandelt haben oder der Murrthal-Bote, der schon seit Jahren den Bau der Eisenbahn propagierte, übertrieb bewusst, um die Stimmung in der Stadt zu beeinflussen. Entsprechend führte die Zeitung dann auch als gutes Beispiel an: *Herr Kaufmann Thumm (mit dem übrigens die Commission noch nicht unterhandelt gehabt hatte) ist dann auch sofort mit gutem Beispiel vorangegangen, indem er erklärte, daß er sich mit der Schätzungssumme begnüge, – welchem Beispiel hoffentlich die übrigen Grundbesitzer, worunter sich aber gerade die höchstfordernden befinden, heute Nachmittag nachfolgen werden.*²⁸

Auch die Expropriations-Commission kehrte nur wenige Tage später wieder nach Backnang zurück, was der Murrthal-Bote mit Freuden meldete, nicht aber ohne warnend hinzuzufügen: *Es handelt sich jetzt darum, dieses abermalige Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung bei*

²⁵ Die Expropriationskommission (Expropriation = Enteignung) richtete sich beim Ankauf der Grundstücke nach den vorangegangenen Schätzungen der Grundstückswerte. Die Eisenbahnbaukommission versuchte möglichst preisgünstig an die Grundstücke zu gelangen und eventuell wegen der Kaufverfahren gestiegene Grundstückspreise zu vermeiden. Eine förmliche Enteignung nach dem württembergischen Expropriationsgesetz von 1835/36, das speziell im Hinblick auf den Eisenbahnbau auf den Weg gebracht worden war, wäre möglich gewesen.

²⁶ MB vom 18. Juli 1874. Kaufschilling = Kaufpreis, Kaufgeld. Die heute nicht mehr üblichen Flurnamen seien kurz erläutert: In der Senke zwischen Maubacher Höhe und Germannsweiler floss der Affalterbach, weiter oben existierte eine Leimgrube (Leimengrube). Die Senke endete früher in der Münsterklinge, die steil zum Murrthal abfiel und die während des Bahnbaus aufgefüllt wurde. Heute unterquert dort die Bundesstraße 14 die Bahnlinien.

²⁷ StAB Bac G 001-64, S. 1413 ff.

²⁸ MB vom 18. Juli 1874.

den Verkäufen der betreffenden Grundstücke in gehöriger Weise zu würdigen und überhaupt alle Schritte zu thun, um bei der Verwaltung das frühere Wohlwollen wieder zu erlangen. Denn nur dann ist die Möglichkeit gegeben, das alte Bahnhofproject, wenn je nicht ganz so doch wenigstens zum großen Theil wieder zu erreichen.²⁹

Innerhalb von nur drei Tagen konnte die Kommission schließlich *sämmtliche* zum hiesigen Bahnhof nöthigen Grundstücke erwerben und zwar von der Maubacher Markungsgrenze bis zum Garten bezwse der Waschküche des Rößleswirths Feucht. Zufrieden resümierte der Murrthal-Bote: *Dieses günstige Resultat war natürlich nur möglich, weil die Grundbesitzer sich insgesamt sehr entgegenkommend zeigten und rückhaltlos sich der Schätzung unterzogen, was rühmend anerkannt werden muß. Ebendamit ist auch alle Hoffnung gegeben, daß von der Eisenbahnverwaltung das alte Bahnhofproject, wenigstens zum größten Theil, wieder aufgenommen wird.*³⁰

Die Stadt selbst verkaufte den Stadthof mit dem Farrenstall um 18000 Gulden an die Bahn.³¹ Dazu erschienen Oberfinanzrath Grundler, Finanzassessor Gnoth, der auch die Erwerbung von Gütern auf hiesiger Markung zum Eisenbahnbau leitete, und Bauinspector Möll am 23. Oktober 1874 vor dem Gemeinderat und verlangten, daß der zum Eisenbahnbau erforderliche Farrenstall und die Scheuer des Stadthofguts auf 1. April 1875 geräumt werden.³²

Der Bau des Bahnhofs und des Empfangsgebäudes

Im September 1874 begannen die Erdarbeiten für die Bahnstrecke im Bereich Backnang. Da zur Anlage des Bahnhofs eine große ebene Fläche benötigt wurde, waren umfangreiche Erdarbeiten notwendig. Um eine ebene Fläche für den Bahnhof zu schaffen, bei der ein Gefälle der Gleise vermieden werden sollte, musste der Hang zwischen Murr und Maubacher Höhe oberhalb des künftigen Bahnhofs abgegraben sowie unterhalb und im östlichen Bereich aufgeschüttet werden. Das so entstehende Plateau hatte immerhin die Ausmaße von 790 auf 63 Meter.³³ Wo die restliche Erde hingbracht wurde, erfährt man aus dem Murrthal-Boten: *Letzte Woche ist eine den Herren Bauunternehmern Bleibler und Strauß gehörige Locomotive zum Rollbahnbetrieb eingetroffen. Von der Maschinenfabrik Heilbronn neu gebaut, wird dieselbe den Erdaushub vom Bahnhofareal in die Münsterklinge überführen, welche noch manchen Wagen Erde bis zu ihrer vollständigen Ausfüllung verschlingen wird.*³⁴ Die Stadt baute unterdessen oberhalb der Erbstetter Straße ein Wasserreservoir, dessen Bau man einige Zeit hinausgezögert hatte, um ihn an die Bahnhofsplanung anzupassen.

Die Dimension des künftigen Bahnhofs erkennt man aus einem Plan vom Mai 1874. In die Flurkarte der Erstvermessung sind die neuen Böschungen des Geländes eingezeichnet. Ebenso erkennt man in roter Farbe von links nach rechts ein Nebengebäude, das Empfangsgebäude und den Güterschuppen. Weiter östlich ist hellblau eine Verladerampe für den Güterbahnhof eingezeichnet. Das Empfangsgebäude hat in diesem Plan eine wesentlich größere Dimension als später ausgeführt. Es handelt sich um einen typischen Durchgangsbahnhof mit an der Stadt-

²⁹ MB vom 23. Juli 1874.

³⁰ MB vom 28. Juli 1874.

³¹ Der Stadthof in der Oberen Vorstadt befand sich hinter dem Gasthof „Rößle“ und bestand aus dem Wohnhaus Nr. 59 (durchlaufende Gebäudezählung nach dem Erstkataster von 1832) mit einem Brunnen davor, dem Farrenstall (der städtische Stall für Vatteriere, zu deren Haltung die Gemeinden im Königreich Württemberg verpflichtet waren) und einer Scheune. Die zugehörigen Gebäude Nr. 59a und 60 wurden für den Bahnbau abgerissen. Das Wohnhaus selbst blieb direkt am Bahndamm, mit dem *Durchlass*, einem gewölbten Tunnel zur Maubacher Straße, stehen und wurde als Obere Bahnhofstraße 5 später von Weichenwärtern bewohnt. Daneben entstand 1882 die Turnhalle mit Feuerspritzenremise und Schlauchturm. 1968 wurde es abgerissen, um für den Ausbau einer Ringstraße eine Verbindung zwischen der Oberen Bahnhofstraße und der Eugen-Adolf-Strasse zu schaffen. Bomm (wie Anm. 23), S. 19.

³² StAB Bac G 001-64, S. 1482 bis 1485.

³³ Morlok (wie Anm. 7), S. 189.

³⁴ MB vom 10. Februar 1876.



Die ursprüngliche Planung für den Bahnhof Backnang im Jahr 1874.

seite parallel zu den Gleisen aufgereihten Gebäuden.

Das Eisenbahnhochbauamt Waiblingen begann die Planungen für die Gebäude des Backnanger Bahnhofs mit der Lokomotivenremise. Deren Plansatz datiert vom 21. August 1874. Dieses Gebäude hatte schon in der Bauphase eine große Bedeutung, da sobald Gleise verlegt waren, diese für Materialtransport genutzt wurden. Entsprechend bestand Bedarf die Zugmaschinen wettergeschützt unterzubringen. Mit dem 30. Juni 1875 ist das Baugesuch für den Güterschuppen und die Nebengebäude datiert. Das Baugesuch des Empfangsgebäude datiert vom 19. November 1875. Man erkennt, dass die Grundfläche des Gebäudes nun wesentlich kleiner ist, als in früheren Plänen vorgesehen war. Auf den möglichen Grund wird später noch eingegangen.

Im Februar 1876 beschreibt der Murrthal-Bote das künftige Empfangsgebäude: *Die Pläne und Kostenvoranschläge für das künftige Verwaltungsgebäude auf dem Bahnhof in Backnang sind nun höheren Orts genehmigt, und werden nach Ertheilung der polizeilichen Erlaubniß die Arbeiten sofort ausgeschrieben und vergeben werden. Das Ganze ist ebenso großartig als geschmackvoll angelegt. Das Gebäude – 43,0 Meter lang und 15,0 Meter breit, enthält neben den Wohnungen für das Bahnhofpersonal die erforderlichen Räumlichkeiten für einen Betriebsbauinspector und einen Bahnhofinspector, dem bleibende Wohnsitznahme in Backnang hiedurch ausgesprochen ist. Im Parterre sind die Locale für Post, Telegraphen, Wartsäle 1., 2. und 3. Klasse, Gepäckbureau und eine sehr geräumige Restauration vorgesehen. Der Aufwand ist zu über 100.000 fl.*

*berechnet. Die Postexpedition verbleibt in der Stadt und soll dem Vernehmen nach in das bisherige Oberamtsgebäude verlegt werden.*³⁵

In den Zeitungen Schwäbischer Merkur, Remstal-Bote und Murrthal-Bote schrieb das für den Bau der Empfangsgebäude zuständige Eisenbahnhochbaubureau in Waiblingen die Arbeiten aus: *Verakkordirung von Eisenbahn-Hochbau-Arbeiten. Höherer Weisung zu Folge sind die hienach beschriebenen Bauarbeiten des Bahnhofs Backnang im Submissionsweg zu vergeben.*³⁶ Es handelte sich um die Bauarbeiten für das Verwaltungsgebäude, die Brückenwaage, das Waaghäuschen, Trottoir, Wasserabzugsdohlen und die Verladerampe, die insgesamt mit einer Summe von fast 190000 Mark veranschlagt waren. Davon entfielen 157 602,17 Mark auf das Empfangsgebäude.³⁷ Die größten Posten waren hierbei die Maurerarbeiten (49 650,94 Mark), Steinhauerarbeiten (387 171,17 Mark) und die Zimmermannsarbeiten (27 215,23 Mark).

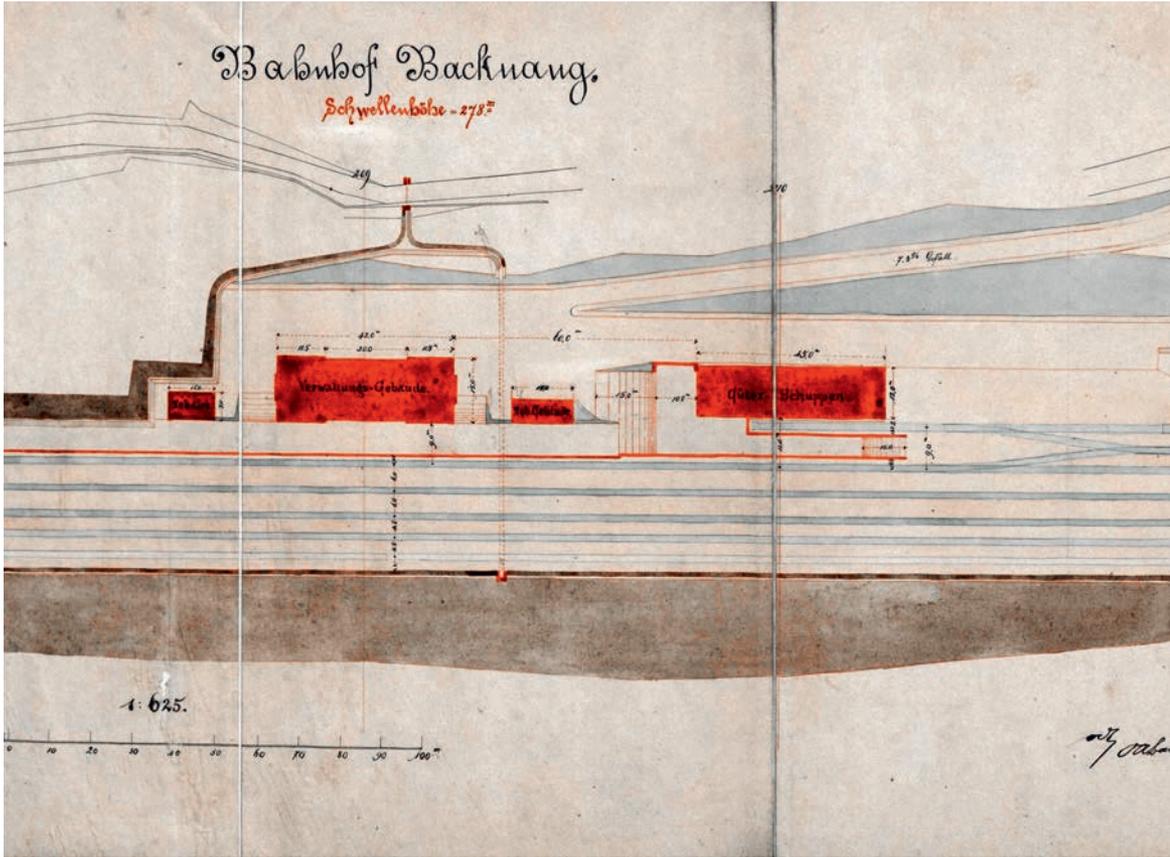
Durch das schlechte Wetter im Frühjahr 1876 kamen die Bauarbeiten im Bahnhof Backnang allerdings nicht voran. Eine Lokomotive sollte helfen: *Hübsch verziert langte vorgestern, zwar auf stark gebautem Wagen, aber doch als Vorbote der bis Mitte Oktober (laut Schw. M.) in Aussicht stehenden Eröffnung der Linie Waiblingen-Backnang, die Locomotive „Wehrdich“ hier an, welche in einer über dem Durchgang beim Rößle errichteten Remise untergebracht wurde. Diese Maschine soll zur Materialbeifuhr bei den Bahnhofsarbeiten benutzt werden. Bei der gegenwärtigen Witterung sind letztere sehr gestört und sehnsüchtig warten die Arbeiter auf die jeden Tag erhoffende bessere Witterung.*³⁸

³⁵ MB vom 5. Februar 1876.

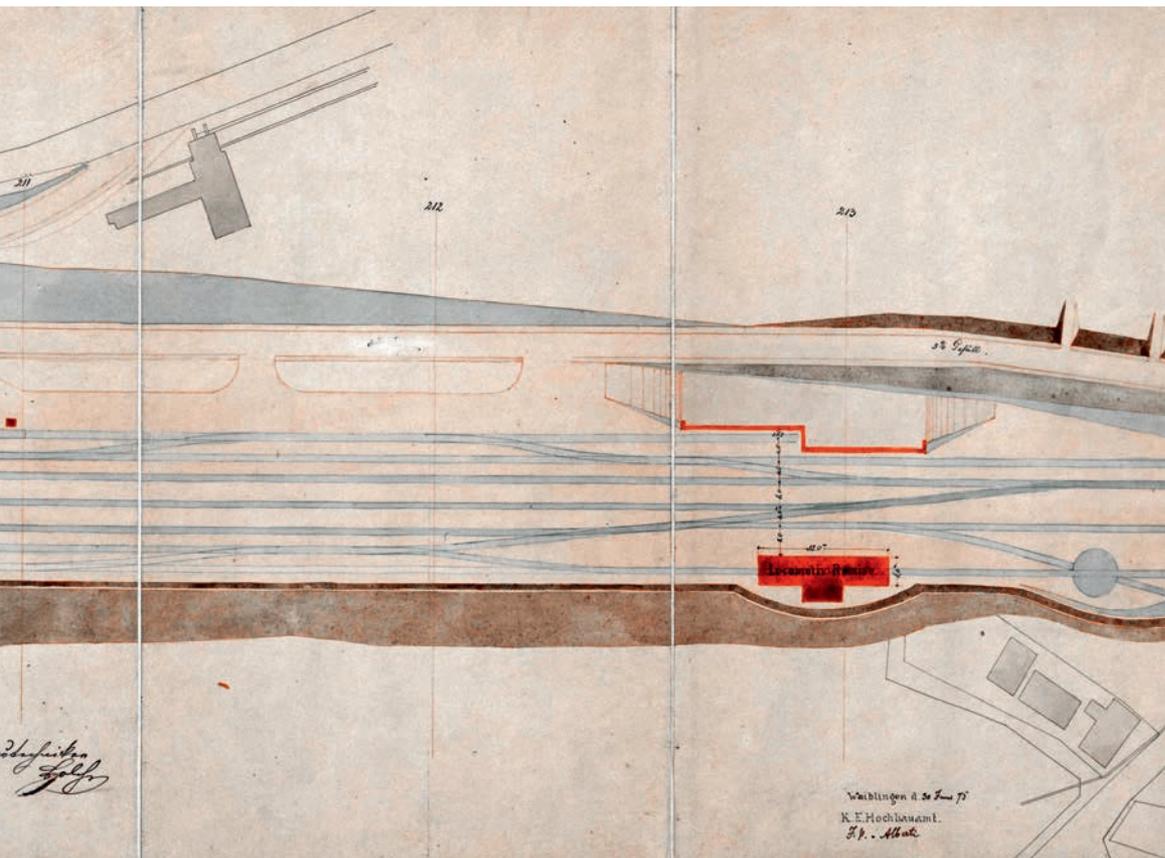
³⁶ Schwäbischer Merkur vom 6. Februar 1876, Remstal-Bote vom 5. Februar 1876 und MB vom 5. Februar 1876.

³⁷ Die scheinbare Differenz der genannten Kosten für das Empfangsgebäude beruht auf den unterschiedlichen Währungen. Die Beträge der Ausschreibung sind in der im Kaiserreich eingeführten Mark (später auch Goldmark genannt) angegeben, die ab dem 1. Januar 1876 alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel war. Der Zeitungstext verwendet noch die 1873 in Württemberg abgeschaffte Währung Gulden (fl.). Ein süddeutscher Gulden entsprach 1,714 Mark. Meyers Konversationslexikon (wie Anm. 8), Bd. 7, S. 923 und Bd. 11, S. 259 ff.

³⁸ MB vom 18. März 1876. Der Murrthal-Bote bezog sich beim angekündigten Eröffnungsdatum auf die in Stuttgart von 1785 bis 1941 erschienene Zeitung Schwäbischer Merkur. Deren Beilage Schwäbische Kronik erwähnte am 17. März 1876 eine Eröffnung der Bahnlinie am 15. Oktober 1876.



Lageplan des Backnanger Bahnhofs mit der Lokomotivenremise und der Drehscheibe unterhalb der Marienstraße



(rechts), Baugesuch von 1875.

Trotz des schlechten Wetters konnte im April 1876 der Güterschuppen fertiggestellt werden und stand laut Murrthal-Bote *in gediegener Konstruktion [...] aufgerichtet und in kaum erwarteter Größe auf dem immer weiter sich ausdehnenden Bahnhofareal, in das Thal zu Jedermanns Freude herabgrüßend als Vorbote eines künftigen, rascheren und billigeren Güterverkehrs.*³⁹ Ende April schrieb das Eisenbahnhochbaubureau die Bauarbeiten für die beiden Nebengebäude, die Lokomotivenremise, die Drehscheibe und die Reinigungsgrube aus. Dieses Mal beliefen sich die veranschlagten Kosten auf fast 40000 Mark.⁴⁰ Im Juni 1876 waren *der Güterschuppen, die Locomotivremise und die Drehscheibe [...] fertig gestellt, und von dem Bahnhofgebäude werden zur Zeit die Grundmauern aufgeführt.*⁴¹ Inzwischen zeichnete sich ab, dass die Bahnstrecke bis zum Herbst 1876 fertig sein könnte – nicht so das Empfangsgebäude. Deshalb wurde eilig ein Provisorium zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen errichtet.

Das provisorische Empfangsgebäude

Wegen der Eile entstand das *provisorische Verwaltungsgebäude auf dem Bahnhof Backnang* als schlichte Holzkonstruktion. Die Kosten für das Gebäude wurden im Juli 1876 mit 5 556,98 Mark veranschlagt.⁴² Im September scheint das provisorische Empfangsgebäude einigermaßen fertig gewesen zu sein: *Die Vollendung der noch nöthigen Arbeiten, wie die Schienenlage und die hiebei erforderlichen Nebenarbeiten, die Fertigstellung des Interimsbahnhofes vollzieht sich sehr rasch, so daß, wie wir hörten, der Tag der Eröffnung auf den 20. Oktober festgesetzt sein soll.*⁴³

Es handelte sich um ein eingeschossiges Gebäude mit den Maßen 17 auf 8,55 Meter, das in Fachwerk auf einem Steinsockel konstruiert war. Im Inneren gab es zwei Wartesäle, ein Gepäckbüro, ein Telegrafenzimmer, ein Zimmer des Stationsvorstehers und eine Halle. Daneben befand sich ein provisorisches *Abtrittsgebäude*, also ein Toilettengebäude.⁴⁴

Dann stand die Eröffnung der Bahnstrecke bevor. Die Generaldirektion schrieb am 21. September die Posten an der Murrbahn aus.⁴⁵ König Karl ernannte am 13. Oktober den Eilgüterabfertigungsbeamten Karl Christian Kaufmann zum Bahnhofsverwalter II. Klasse für den Backnanger Bahnhof.⁴⁶ *Die Herren Verwaltungsbeamten mit dem zahlreichen Dienstpersonal des Bahnhofs, ihre häusliche Einrichtungen mit sich führend* kamen am 23. Oktober 1876 in Backnang an, *um am morgenden Eröffnungstag ihren Dienst antreten zu können.*⁴⁷ Es stellt sich die Frage: Wenn das Empfangsgebäude mit den Dienstwohnungen noch nicht fertig war, wo wohnten die Bahnbeamten? Möglicherweise nutzten sie erst einmal das Wohnhaus des Stadthofs, das die Bahn für den Bahnbau erworben, dann aber nicht abgerissen und 1875 für vier Wohnungen umgebaut hatte.⁴⁸

Am 26. Oktober 1876 fand schließlich die Eröffnung der Bahnstrecke statt. Zu dem Zeitpunkt befand sich auch schon *der Telegraph auf dem Bahnhof, um von dort aus seinen Dienst zu versehen.* Laut Murrthal-Bote bot das *Verwaltungsgebäude, als provisorisches zwischen dem Güterschuppen und dem eben im Bau begriffenen Bahnhofgebäude errichtet, einen wohlgefälligen Anblick und war vollständig ausgestattet: Wartsaal II. und III. Classe befindet sich neben dem Bureau in demselben.*⁴⁹

³⁹ MB vom 6. April 1876.

⁴⁰ MB vom 29. April 1876.

⁴¹ MB vom 17. Juni 1876.

⁴² MB vom 13. Juli und 15. Juli 1876.

⁴³ MB vom 26. September 1876.

⁴⁴ Schätzungs-Protokoll zur Festsetzung des Versicherungs-Werthes der Klasse der Gebäude pro 1877, S. 349 (Fotokopie des nicht erhaltenen Originals).

⁴⁵ Für Backnang wurde zuerst nur ein Bahnhofsverwalter II. Klasse gesucht. Später sollte Backnang eine Bahnhofsinspektion erhalten. Amts-Blatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten; 1876, 120, S. 655 bis 656.

⁴⁶ Amts-Blatt der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten 137/1876, S. 752. Kaufmann wurde 1840 in Calw geboren und verließ die Stadt Backnang im Jahr 1879 Richtung Marbach am Neckar. StAB Familienregister Backnang 2, S. 6.

⁴⁷ MB vom 26. Oktober 1876.

⁴⁸ StAL E 79 I Bü 91.

⁴⁹ MB vom 26. Oktober 1876.

Bekanntmachung.

In Folge der auf den 26. d. M. stattfindenden Eröffnung des Betriebs der Eisenbahnstrecke Waiblingen-Badnang werden die täglichen einmaligen Personenposten auf dieser Strecke am 25. d. M. letztmals zur Ausführung gebracht. Dagegen werden vom 26. d. M. einschließlich zwischen Badnang und Murrhardt täglich viermalige und zwischen Murrhardt und Gaildorf täglich zweimalige Postomnibusfahrten unterhalten. Die Kurszeiten dieser Fahrten, sowie der an dieselben anschließenden Personenpost zwischen Murrhardt und Sulzbach sind folgende:

		Vorm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.			Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm.
aus Badnang		8. 5.	1. —	4. 45.	9. —	aus Gaildorf		—.	4. 40.	—.	2. 10.
in Sulzbach		9. 25.	2. 20.	6. 5.	10. 20.	in Murrhardt		—.	6. 55.	—.	4. 25.
aus Sulzbach				6. 20.		aus Murrhardt		3. 45.	7. 5.	11. 15.	4. 35.
in Murrhardt				8. 20.		in Sulzbach		4. 30.	7. 50.	12. —	5. 20.
aus Sulzbach		9. 30.	2. 25.	6. 10.	10. 25.	aus Murrhardt			6. —		
in Murrhardt		10. 25.	3. 20.	7. 5.	11. 20.	in Sulzbach			7. 40.		
aus Murrhardt		10. 35.	—.	7. 15.	—.	aus Sulzbach		4. 35.	7. 55.	12. 5.	5. 25.
in Gaildorf R.M.		12. 55.	—.	9. 45.	—.	in Badnang		5. 40.	9. —.	1. 10. R.M.	6. 30.

Vom 26. d. M. an hört die tägliche Postfahrt zwischen Winnenden und Unterweißach auf und werden dagegen täglich zweimalige Postomnibusfahrten zwischen Badnang und Unterweißach mit nachfolgenden Kurszeiten unterhalten:

		Nachm.	Nachm.			Vorm.	Nachm.
aus Badnang		—.	4. 30.	8. 40.		aus Unterweißach	5. 10. —.
in Unterweißach		—.	5. 5.	9. 15.		in Badnang	5. 45. —.

Von denselben Tage an findet die Beförderung der Personenpost zwischen Badnang und Marbach zu folgenden Zeiten statt:

		8. 15. Vorm.	3. 20. Nachm.
aus Badnang			
über Großspach			
in Marbach		10. 25. Vorm.	3. 50. Nachm.
in Ludwigsburg		1. —. Nachm.	7. 40. Nachm.

Auch wird der Landpostbote von Sippoldsweiler vom 26. d. M. an um 4 Uhr Nachmittags in Badnang eintreffen und dieselbst um 10 Uhr Abends wieder abgehen, und wird die Begehung der Orte Schelberg und Althütte nicht mehr Abends, sondern Morgens (ab Sippoldsweiler 6 Uhr 50 Morgens, 10 Uhr Vormittags in Althütte) stattfinden.
Badnang den 24. Oktober 1876.

R. Postamt.
Stern.

Anzeige und Fahrplan zur Eröffnung der Murrbahn (MB vom 26. Oktober 1876).

Die Fertigstellung des Empfangsgebäudes

Parallel wurde am Empfangsgebäude weitergearbeitet. Im September 1876 schrieb das Eisenbahnhochbaubureau *Zugalousieläden an den Stationsgebäude in Waiblingen, Winnenden und Backnang* aus.⁵⁰ Im Oktober ging es um: *Sattler-Arbeit zur Herstellung von Fensterrouleaux und Vorhängen in den Stationsgebäuden der Strecke Waiblingen-Backnang: Waiblingen, Neustadt, Schwaikheim, Winnenden, Nellmersbach, Maubach, Backnang*.⁵¹ Das bedeutet aber nicht, dass diese Dinge schon angebracht werden konnten. Denn das Backnanger Empfangsgebäude scheint ja erst im Rohbau gestanden zu haben.

Im Februar 1877 erwähnt der Murrthal-Bote wieder das Empfangsgebäude: *Das Verwaltungsgebäude auf dem Bahnhof steht seit einigen Tagen in seiner äußern geschmackvollen Form mit seinem Dachwerk vor unsern Augen, wie auch die weiteren Bahnarbeiten wesentlich gefördert werden konnten*.⁵² Die Bemerkung bedeutet wohl auch, dass das Empfangsgebäude erst jetzt Dachstuhl und Dachdeckung erhalten hatte.

Die Vollendung des Empfangsgebäudes zog sich noch bis in den Herbst 1877 hin. Ein Jahr nach Eröffnung der Bahnstrecke war es endlich vollendet: *Wie wir hören, wird das hiesige nun ganz vollendete Stations-Gebäude in den nächsten Tagen dem Betrieb übergeben, auch vom nächsten Donnerstag an die Restauration eröffnet sein*.⁵³

Ende Oktober holte das Eisenbahnhochbaubureau Sulzbach an der Murr Angebote ein für die Versetzung des provisorischen Verwaltungsgebäudes von Backnang nach Murrhardt.⁵⁴ Anfang November wurde es dann abgerissen, *um nach Murrhardt zu dortiger Aufstellung übergeführt zu werden*.⁵⁵

Die Pläne des eigentlichen Backnanger Empfangsgebäudes tragen zwei Unterschriften.⁵⁶ Die Unterschrift des Oberamtstechnikers Johann Friedrich Holch (1824 bis 1876) verweist auf die

⁵⁰ MB vom 12. September 1876.
⁵¹ MB vom 28. Oktober 1876.
⁵² MB vom 10. Februar 1877.
⁵³ MB vom 16. Oktober 1877.
⁵⁴ MB vom 30. Oktober 1877.
⁵⁵ MB vom 17. November 1877.
⁵⁶ StAL F 152 IV Bü 1091.

Genehmigung. Unter dem Vermerk *K. E. Hochbauamt* findet sich außerdem die Unterschrift *v. Alberti*. Eduard von Alberti war beim Bau der Murrbahn im Eisenbahnhochbauamt Waiblingen zuständig für den Entwurf der Hochbauten.

Sektionsingenieur Eduard von Alberti

Im Gegensatz zu den in der Literatur bereits ausführlich gewürdigten Beamten an der Spitze des Baubereichs der Generaldirektion der Verkehrsanstalten wurden die Mitarbeiter der Stufe darunter bisher nicht beachtet. Zu diesen gehörte als Sektionsingenieur auch Eduard von Alberti.⁵⁷ Er wurde am 24. Januar 1834 in Künzelsau geboren. Seine Eltern waren der Rechtskonsulent Carl Wolfgang von Alberti und dessen Ehefrau Maria Magdalena, die der in Künzelsau ansässigen Familie Schaffert entstammte.⁵⁸ Eduard war das neunte und letzte Kind des Paares. Der Vater starb 51-jährig am 19. Februar 1834, also unmittelbar nach Eduards Geburt. Immerhin war der älteste Sohn Carl Friedrich damals schon 20 Jahre alt. Er wurde wie sein Vater Rechtskonsulent in Künzelsau und heiratete in die Kaufmannsfamilie Böhm ein. Über Schule und Ausbildung Eduard von Albertis fehlen weitere Informationen. 1860 bestand er die Werkmeisterprüfung erster Klasse.⁵⁹ Der Schwäbische Merkur veröffentlichte seinen Namen bei der *Zunft der Maurer und Steinhauer* mit dem *Meisterrecht I. Stufe mit dem Prädikat als Werkmeister*.⁶⁰ Er war in der Folge als Bauführer bei den württembergischen Staats-

eisenbahnen tätig. Da nun die Möglichkeit zur Versorgung einer Familie bestand, heiratete er die 1832 in Künzelsau geborene Louise Vock. Eine 1864 in der Zeitung Schwäbischer Merkur erschienene Notiz erwähnt seinen Status: *Künzelsau. Verwandten, Freunden und Bekannten ertheilen wir hiemit die schmerzliche Nachricht daß unser lieber Vater und Schwiegervater, J. Vock, durch einen Unglücksfall am 11. Januar, abends halb 8 Uhr, schnell in ein besseres Jenseits abgerufen wurde. Um stille Theilnahme bittet die tiefbetrübt Tochter Louise Alberti, geb. Vock, mit ihrem Gatten, Ed. v. Alberti, Bauführer.*⁶¹

1868 meldete dieselbe Zeitung, dass *Architekt E. v. Alberti* in Heilbronn dem *Württembergischen Alterthums-Verein* beigetreten sei.⁶² Wohl erst 1872 erhielt er eine feste Anstellung. Zum 3. Oktober 1872 wurde er zum Ingenieur-Assistent ernannt.⁶³ Von Heilbronn aus betreute er Bauarbeiten am Bahnhof Calw.⁶⁴ Später entwarf er beim Eisenbahnhochbauamt Waiblingen die Bahnhofsgebäude der Murrbahn.⁶⁵ Am 5. März 1877 verlieh ihm König Karl den Titel *Sektionsingenieur*.⁶⁶ Eine weitere Station war das Eisenbahnhochbauamt Gaildorf.⁶⁷ Seine Frau machte im Sommer 1880 im benachbarten Schwäbisch Hall eine Kur im städtischen Solebad.⁶⁸ Als Vorstand des Eisenbahnhochbauamts Heilbronn war er ab Herbst 1880 zuständig für die Linie Heilbronn–Eppingen.⁶⁹ König Karl verlieh ihm das Ritterkreuz I. Klasse des Friedrichs-Ordens.⁷⁰ Mit der Auflösung des Eisenbahnhochbauamts Heilbronn wurde Alberti zum 6. Juni 1882 in das bautechnische Bureau der K. Generaldirektion der Staatseisen-

⁵⁷ Leider scheint keine Personalakte mehr zu existieren, so sind die spärlichen Angaben einschlägigen Verzeichnissen zum Königreich Württemberg entnommen.

⁵⁸ Über das Verhältnis zu den bekannten Mitgliedern der Familie von Alberti informiert ein Stammbaum. Eduards Großvater war der Obrist Karl von Alberti. Unter dessen 15 Kindern war der Bergat Friedrich August von Alberti, dessen Sohn Otto von Alberti Archivar und dessen Tochter Julia Ehefrau des Gerichtspräsidenten Wilhelm von Speidel war. Ein weiterer Enkel Karl von Albertis war der württembergische General Eduard Friedrich von Alberti, der die Militärtradition von Vater und Großvater fortführte. HStAS Q 3/60 Bü 1.

⁵⁹ StAL K 410 II Bd. 9, Baupersonal Technisches Bureau und ältere Bauämter, S. 7.

⁶⁰ Schwäbischer Merkur vom 9. März 1860.

⁶¹ Schwäbischer Merkur vom 14. Januar 1864.

⁶² Schwäbischer Merkur vom 17. Mai 1868.

⁶³ StAL K 410 II Bd. 11, Ordnungsliste der Bau-Inspectoren, Sections-Ingenieure, Ingenieurs-Assistenten und Obergemeister. Schwäbischer Merkur vom 8. Oktober 1872.

⁶⁴ Schwäbischer Merkur vom 11. Dezember 1872.

⁶⁵ Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1877, S. 133.

⁶⁶ Amts-Blatt der königlich württembergischen Verkehrsanstalten 31/1877, S. 132. Schwäbischer Merkur vom 7. März 1877.

⁶⁷ Morlok (wie Anm. 7), S. 189.

⁶⁸ Schwäbischer Merkur vom 17. Juli 1880.

⁶⁹ Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1881, S. 140. Schwäbischer Merkur vom 9. November 1880.

⁷⁰ Hopfenzitz (wie Anm. 14), S. 71.

bahnen in Stuttgart versetzt.⁷¹ 1883 beschäftigte er sich mit dem Bahnhof Esslingen am Neckar.⁷² Das Hof- und Staatshandbuch nennt ihn 1886 als einen der drei Sektionsingenieure.⁷³ 1887 erhielt er den neu geschaffenen Titel Abteilungsingenieur.⁷⁴ Zum Stuttgarter Denkmal für Kaiser Wilhelm I. spendete er 1888 eine Mark.⁷⁵ 1889 war er unter den 16 Abteilungsingenieuren des Technischen Bureaus.⁷⁶ Das Ehepaar Alberti wohnte in Stuttgart in der Guttenbergstraße 60 und später in der Senefelder Straße 57.⁷⁷ Im August 1891 fuhr Alberti zur Kur nach Wildbad.⁷⁸ Etwa 1895 trat er in den Ruhestand. In der Todesanzeige erfährt man, dass er *von seinen langen schweren Leiden durch einen sanften Tod erlöst wurde*.⁷⁹ Eduard von Alberti starb am 11. April 1898.⁸⁰

Das Backnanger Empfangsgebäude

Man könnte das Empfangsgebäude des Bahnhofs Winnenden als kleines Geschwisterchen des Backnanger Gebäudes betrachten. Die architektonischen Elemente sind ähnlich: Sockel und Erdgeschoss aus Sandstein sowie die oberen Geschosse aus Backsteinmauerwerk. Außerdem waren flache Walmdächer und die lang gestreckte Gebäudeform auch die markanten Elemente des Backnanger Empfangsgebäudes. Nur war das Backnanger Gebäude als Bahnhof II. Klasse und Sitz eines Betriebsbauinspektors wesentlich größer.⁸¹ Das Schätzungsprotokoll der Gebäudebrandversicherung beschreibt das Empfangsgebäude 1889 folgendermaßen: *Ein dreistöckiges Wohn- und Dienstgebäude, das Stationsgebäude auf dem Bahnhof Backnang, ganz massiv mit Walmdächer*.⁸²

Die lichteroten Waiblinger Backsteine zwischen den weißen Hausteinen machen in der grünen Gegend einen durchweg freundlichen, lieblichen Eindruck. So beschrieb der Schwäbische Merkur die Bahnhöfe der Murrbahn zur Eröffnung 1876.⁸³ Man findet dort auch Angaben zur Herkunft des Materials: *Es erübrigt noch die Mittheilung der Hochbauten an der Bahn betreffend, daß das Material für die Hausteine sämtlicher Bahnhöfe aus dem weißen Keupersandstein von Steinach und Kottweil stammt.* Das bedeutet eine Herkunft aus der heutigen Gemeinde Berglen, widerspricht aber etwas einer früheren Angabe im Murrthal-Boten, dass der beim Empfangsgebäude verbaute Sandstein zumeist aus der Gegend von Sulzbach a. d. M. stamme, wo *ausgedehnte Steinlager ihrer Verwendung entgegensehen*.⁸⁴

Das 43 Meter lange und 15 Meter breite Empfangsgebäude stand in Seiten- und Gleichlage, das heißt, es war seitlich der Gleise angeordnet und das Erdgeschoss befand sich auf der Höhe der Gleise. Der symmetrische Bau bestand aus zwei dreigeschossigen Pavillons mit Walmdächern, die durch einen etwas niedrigeren Flügel miteinander verbunden waren. Dieser war an der Gleisseite nur leicht zurückgesetzt, auf der Straßenseite aber so weit zurückgesetzt, dass im Erdgeschoss eine offene Galerie Platz hatte. An den Schmalseiten des Gebäudes trat mittig ein Risalit⁸⁵ hervor, der bis in das dritte Geschoss reichte und oben mit einem flachen Giebel abschloss. Auf den flachen Walmdächern waren Blitzableiter angeordnet. Auf den Dachfirsten der Pavillons erhoben sich Ziergitter, die von Wetterfahnen überragt wurden. Die Beschilderung erfolgte jeweils an den Seitenfronten im Brüstungsfeld

⁷¹ StAL K 410 II Bd. 11. Schwäbischer Merkur vom 13. April 1882.

⁷² Schwäbischer Merkur vom 10. Oktober 1883.

⁷³ Hof- und Staats-Handbuch des Königreichs Württemberg 1886/1887, S. 141.

⁷⁴ Schwäbischer Merkur vom 5. August 1887.

⁷⁵ Schwäbischer Merkur vom 23. Juni 1888.

⁷⁶ Hof- und Staats-Handbuch des Königreichs Württemberg 1889, S. 150.

⁷⁷ Adreß- und Geschäftshandbuch der königl. Haupt- und Residenzstadt Stuttgart 1885, S. 3, und 1895, S. 4.

⁷⁸ Schwäbischer Merkur vom 11. August 1891.

⁷⁹ Schwäbischer Merkur vom 12. April 1898.

⁸⁰ Staats-Anzeiger für Württemberg vom 12. April 1898.

⁸¹ Betriebsbauämter waren für die Unterhaltung der Bahnstrecken und der Hochbauten zuständig und für die Ausführung kleinerer Neubauten. Die Betriebsbauinspektion Backnang existierte bis 1910. Nacheinander waren die Betriebsbauinspektoren Karl Friedrich Herrmann, Heinrich Wagner und Oskar Staib in Backnang tätig. 1900 bis 1910 existierte in Backnang eine Betriebsinspektion. Hopfenzitz (wie Anm. 14), S. 91 und 104.

⁸² StAB Bac V 006-15, Bd. 1, S. 126.

⁸³ Schwäbischer Merkur vom 26. Oktober 1876.

⁸⁴ MB vom 2. Mai 1876.

⁸⁵ Risalit (von italienisch *Risalto* = Vorsprung): auf voller Höhe aus der Bauflucht vorspringender Gebäudeteil.

des ersten Stocks durch ein Sandsteinrelief mit der vertieften Inschrift *BACKNANG*.⁸⁶

Im äußeren Erscheinungsbild waren Sockel und Erdgeschoss zusammengefasst und ebenso die beiden Obergeschosse. Über einem leicht vorstehenden Sockel war das Erdgeschoss mit fein gearbeiteten Sandsteinquadern gemauert. Die Kanten waren als Eckquaderung aus abwechselnd höheren und niedrigeren Quadern mit tiefen Fugen betont. Die großen Rundbogenöffnungen besaßen im Bogenbereich hervortretende Quader und markante Schlusssteine. Oben wurde das immerhin fast fünf Meter hohe Erdgeschoss von einem Gesims abgeschlossen. Nun wechselte das Material in Backstein. Über einem Brüstungsbereich folgte ein schmales Sandsteingesims, auf dem die Fenster aufsaßen. Die Rechteckfenster hatten ein Sandsteingewände, das oben durch einen gemauerten Segmentbogen entlastet wurde. Auch an den Backsteingeschossen wurden die Ecken der Pavillons durch Lisenen⁸⁷ betont, die beide Obergeschosse zusammenfassten. Die Fenster des zweiten Geschosses saßen auf einem weiteren Sandsteingesims auf. Die niedrigeren Fenster des Verbindungsflügels waren kleine paarige Fenster, jene in den Pavillons hohe Rechteckfenster. Oberhalb folgte ein weiteres Gesims mit Konsolen für das weit auskragende Dach.

Wozu der große Baukörper diene, ist erkennbar, wenn man die Grundrisse betrachtet. Die über eine breite Freitreppe zugängliche offene Vorhalle mit einem von gusseisernen Stützen getragenen flachen Pultdach bildete die Erschließung für die Reisenden.⁸⁸ Hier waren rechterhand das Gepäckbüro und der Fahrkartenschalter. Von hier waren die beiden Wartesäle zugänglich (einer für die erste und die zweite Wagenklasse

und einer für die dritte Wagenklasse), von denen aus man an der Rückseite direkt auf den Bahnsteig gelangte. Am linken Ende der Vorhalle war der Eingang zur *Restauration*. Das Gebäude war teilweise unterkellert.

Zwei gewendelte Treppen führten in den Pavillons in die oberen Geschosse. Das erste Geschoss bestand aus zwei großen Wohnungen mit jeweils fünf Zimmern, einer Kammer, Küche, Speisekammer und einem langen Korridor. Die Toiletten befanden sich am Treppenhaus. Die Wohnungen waren in der Mitte des Gebäudes getrennt durch eine Treppe, die ins zweite Geschoss führte, wo sich ein großer Trockenraum und Dachbodenräume befanden. Die linke Wohnung war für den Betriebsbauinspektor, die rechte für den Bahnhofsinspektor (Bahnhofsvorstand) vorgesehen. Ersterer hatte auch ein Büro neben seiner Wohnung. Der entsprechende Raum auf der anderen Seite war für den Gehilfen vorgesehen. Im zweiten Geschoss befanden sich in den Pavillons weitere Wohnungen mit je drei Zimmern, Küche und Speisekammer, links für den Abfertigungsbeamten, rechts für den Kassierer. Im Dachgeschoss des linken Pavillons wohnten Restaurantpächter und Kellner.

Man erkennt die strukturelle Gliederung des Gebäudes: Im Erdgeschoss war die rechte Seite für den Bahnhofsbetrieb vorgesehen. Der Bahnhofsinspektor hatte ein Eckzimmer auf der Gleisseite, konnte somit den Betrieb überwachen und besonders das nach Stuttgart führende Gleis im Blick haben. Außerdem war ein Raum für die Post vorgesehen.⁸⁹ Im linken Teil des Erdgeschosses waren Wartebereiche für Reisende, die früher üblicherweise nicht so knapp wie heute zum Zug kamen. Die oberen Geschosse dienten als Wohnungen für Mitarbeiter.⁹⁰

⁸⁶ Die Schrift, eine schlanke Antiqua mit balkenartigen Serifen und betontem Unterschied der Strichdicke, ist die an den Bahnhöfen der württembergischen Staatsbahnen verwendete Schrift. Der Stationsname war jeweils in Großbuchstaben in einem Steinrelief an den Schmalseiten unter dem Gesims des ersten Stocks angebracht. Zusätzlich erfolgte später eine weitere aufgemalte Beschriftung in der Mitte der gleisseitigen Fassade, für die Fraktur verwendet wurde.

⁸⁷ Lisene (von französisch *Lisière* = Rand, Kante, Saum): senkrechte Wandvorlage, Wandverstärkung.

⁸⁸ Der Ausgang für die ankommenden Reisenden erfolgte nicht durch das Gebäude, sondern durch Auslässe seitlich des Empfangsgebäudes.

⁸⁹ Die württembergische Post nutzte von Anfang an die Eisenbahn für den Transport der Postsendungen. Einige kleinere Bahnhöfe der Murrbahn versahen gleichzeitig auch Schalterdienst für die Post. In Backnang gab es allerdings ein Postamt in der Stadt. Insofern diente der Postraum im Empfangsgebäude für den Postbetrieb.

⁹⁰ Da es im 19. Jahrhundert zu Zeiten des Bahnbaus auf dem Land keinen mit heute vergleichbaren Mietwohnungsmarkt gab, war es für Bahnbeamte oft schwierig eine geeignete Wohnung zu finden. Insofern sorgte die Bahn für eine standesgemäße Wohnung, was allerdings zu großen Baukörpern führte. Gleichzeitig war das leitende Personal dadurch ununterbrochen vor Ort erreichbar. In Backnang vergrößerte die Anwesenheit eines Betriebsbauinspektors das Gebäude nochmals.

Die Bahnhofrestauration

Im linken Pavillon des Backnanger Bahnhofs befand sich die *Restauration* – die Gaststätte. Diese bestand aus einem großen Raum und einem kleinen Nebenzimmer. Linkerhand befand sich das Buffet, also der Ausschankbereich, von dem über eine Wendeltreppe die Küche im Untergeschoss zugänglich war. Das Restaurant im Empfangsgebäude war an der Murrbahn eine Backnanger Besonderheit. Kein anderer Bahnhof besaß eine Gaststätte im Empfangsgebäude. Sie war wohl dem Umstand geschuldet, dass durch die schwierige topografische Situation die Eröffnung einer Gaststätte in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs nicht zu erwarten war.

Der Architekt und Baudirektor der österreichischen Südbahngesellschaft Wilhelm von Flattich (1826 bis 1900) machte zu Bahnhofsgaststätten folgende Bemerkung: *Den Anlagen von Restaurationen in Stationen und Bahnhöfen ist eine besondere Wichtigkeit beizulegen; weil einerseits das Publikum nahezu in allen Stationen derartige Anlagen verlangt, anderseits dieselben nicht selten eine wahre Plage für die Eisenbahn-Verwaltung werden, weil die Anlage durch den schlechten Betrieb der Restauration in kurzer Zeit derart verdorben werden kann, dass ein Umbau, folglich eine grosse Neuausgabe für die Verwaltung sich als nöthig erweist, um die Anlage wieder in Stand zu setzen.*⁹¹

Im Juli 1877 schrieb die Eisenbahndirektion das Backnanger Bahnhofrestaurant auf zehn Jahre zur Verpachtung aus.⁹² Einen Monat später erfährt man über den Pächter: *Die hiesige Bahnhofrestauration, um welche über 100 Bewerber eingekommen sein sollen, erhielt Herr Holzwarth vom Stiftsgrundhof.*⁹³ Wilhelm Holzwarth eröffnete die Bahnhofsgaststätte am 18. Oktober 1877 und kündigte an: *Mein Bestreben wird sein, mit reinen Weinen, gutem Bier und feiner Küche*

*bestens zu bedienen. Zugleich empfehle mich einem reisenden Publikum höflichst.*⁹⁴ Holzwarth belebte seine *Bahnhofrestauration* auch mit Veranstaltungen: So fand am 16. Juli 1879 ein Konzert mit dem Hofopernsänger Braun, dem Bariton Holpp und dem Pianisten Blattmacher statt, bei dem der Tenor auch die Gralserzählung aus Wagners Oper *Lohengrin* vortrug.⁹⁵

Die Küche im Untergeschoss war wohl zu umständlich, deshalb wurde das Buffet zur Küche umgebaut. Außerdem wurde in den großen Gaststättenraum ein Schanktresen eingebaut und das kleine Nebenzimmer für die Reisenden erster und zweiter Klasse reserviert. 1885 übernahm Heinrich Maysenhölder die Bahnhofrestauration und betrieb sie bis 1900. Anschließend folgten verschiedene Pächter.⁹⁶ Heute wird die Gaststätte im neuen Empfangsgebäude unter dem Namen „Krügle“ geführt.⁹⁷

Die Architektur des Empfangsgebäudes

*Die Architektur der Bahnhofshochbauten, insbes. der Empfangsgebäude ist in manchen deutschen Ländern, zumal da, wo der Eisenbahnbau von vornherein in Händen des Staates lag, wie in Braunschweig, Hannover, Baden und andern süddeutschen Ländern, von Anfang an mit Vorliebe, wenn auch in bescheidenen Verhältnissen gepflegt worden.*⁹⁸ So fasst Meyers Konversations-Lexikon von 1905 die Bahnhofsarchitektur zusammen. Auch wenn Württemberg nicht genannt ist, trifft die Äußerung auch hier zu. Am Backnanger Empfangsgebäude lässt sich diese Mischung aus eleganter Form und sparsamer Ausführung erkennen. Die Form sollte an eine italienische Villa der Renaissance erinnern. Allerdings waren Motive der Neorenaissance eher sparsam eingesetzt.⁹⁹ Diese konzentrierten sich vor allem auf das Erdgeschoss aus Sandsteinmauerwerk

⁹¹ Wilhelm von Flattich: Über Gesamtanordnung der Bahnhöfe und Stationen, insbesondere der Hochbauten. In: Försters Allgemeine Bauzeitung, 35/1870, S. 249.

⁹² MB vom 19. und 24. Juli 1877.

⁹³ MB vom 25. August 1877.

⁹⁴ MB vom 18. Oktober 1877; Backnang-Lexikon (wie Anm. 6), S. 29; Wolf (wie Anm. 24), S. 24.

⁹⁵ MB vom 15. Juli 1879.

⁹⁶ StAB Az. 165-02, Bestand Gaststättenakten („Bahnhofsgaststätten“).

⁹⁷ Backnang-Lexikon (wie Anm. 6), S. 29.

⁹⁸ Meyers großes Konversations-Lexikon, Bd. 2, 1905, S. 271 bis 275.

⁹⁹ Die stilistische Reduktion und die Sparsamkeit führten bei Kasernenbauten der Zeit zu einer durchaus ähnlichen Architektur. Man vergleiche etwa die Karlskaserne in Ludwigsburg.

mit seinen hohen Rundbogenfenstern, also dem Bereich, dem der Passant nahe war. Die oberen Geschosse wurden sehr schlicht in kostengünstigem Backsteinmauerwerk ausgeführt mit einfachen Gliederungselementen wie Gesimsen und Lisenen an den Gebäudeecken.¹⁰⁰

Die ersten Empfangsgebäude in Württemberg waren Bauten mit Sandsteinsichtmauerwerk. Die Form war bei größeren Empfangsgebäuden in der Regel ein breit gelagerter Baukörper mit durchgehendem Walmdach. In den späten 1860er-Jahren kam bei württembergischen Bahnhöfen eine Kombination von Sandsteinerdgeschoss und Backsteinobergeschossen auf. Es sei hier auf den 1868 eröffneten Bahnhof in Blaubeuren verwiesen. Bei der Murrbahn war dies in der ersten Phase die typische Gestaltung der Bahnhöfe. Es handelt sich um Winnenden, Marbach am Neckar, Kirchberg an der Murr, Beihingen, Neustadt, Schwaikheim und Maubach. Man findet diese Art der Empfangsgebäude aber auch am württembergischen Teil der Kraichgaubahn, also in Schwaigern und Großgartach (Leingarten).

Das Motiv der beiden durch einen Längsflügel verbundenen Pavillons – eine durchaus übliche Komposition der Neorenaissance – findet sich bei wenigen Bahnhöfen der württembergischen Staatseisenbahnen. Die Komposition in Jagstfeld (1867) mit leicht niedrigerem Zwischenflügel dürfte ein Vorbild für Backnang gewesen sein.¹⁰¹ An der Murrbahn kommt das Motiv in kleinerer Ausführung an den Bahnhöfen in Winnenden und Marbach am Neckar vor. Mit letzterem identisch ist der Bahnhof in Schwaigern. Ein spätes Beispiel ist der Bahnhof in Süßen. Der

markanteste erhaltene Bau dieses Typus ist sicherlich das 1882/83 errichtete Empfangsgebäude in Esslingen am Neckar. Dieser hat aber den grundlegenden Unterschied, dass dort zwei zweigeschossige Pavillons durch einen lang gestreckten eingeschossigen Flügel verbunden sind, dessen Mitte auf der Stadtseite durch einen Risalit mit Schmuckgiebel betont wird.¹⁰²

Es sei noch auf das 1872 fertiggestellte Empfangsgebäude des alten Bahnhofs in Calw verwiesen, das in verschiedener Hinsicht ein Vorbild für den Backnanger Bahnhof war. Besonders die beiden dreigeschossigen Pavillons weisen Gestaltungselemente auf, die auch in Backnang vorkamen. Das Erdgeschoss der Pavillons besitzt die später auch in Backnang verwendete Eckquaderung und eine entsprechende Gestaltung der Rundbogenfenster. Die Schmalseiten haben den auch in Backnang vorkommenden Mittelrisalit mit Doppelfenstern, der in Calw aber an der Dachtraufe endet. Und man findet eine vergleichbare offene Vorhalle mit gusseisernen Stützen.¹⁰³ Maßgebliche Unterschiede sind die Gestaltung des gesamten Gebäudes aus rotem Sandstein, der nur eingeschossige Verbindungstrakt und die in Backnang nicht vorkommende Betonung der Mittelachse durch einen weiteren Pavillon. Wir dürfen uns die dann nicht weiter ausgearbeitete Vorplanung für das Backnanger Empfangsgebäude wohl ähnlich wie in Calw vorstellen. Für dieses war immerhin eine Länge von etwa 70 Metern vorgesehen. Man erkennt im Lageplan von 1874 drei miteinander verbundene Pavillons und man kann vermuten, dass die beiden äußeren Pavillons durch eingeschossige Verbindungsflügel ver-

¹⁰⁰ Die Empfangsgebäude der 1840er- und 1850er-Jahre waren in Württemberg überaus schlicht gehalten. Eine Ausnahme bildet der von Ludwig von Gaab (1800 bis 1869) entworfene Bahnhof Friedrichshafen mit sehr dezenten Neorenaissance-motiven, bei dem erstmals die Lisenen an den Gebäudeecken auftraten. Vgl. Eberhard Kitter: Die Eisenbahn-Empfangsgebäude im Königreich Württemberg vor 1854. Stuttgart, Univ., Diss. 1973, S. 134; Stefan Hammer/Ralf Arbogast: Alte Bahnhöfe in Württemberg. Stuttgart 1987, S. 116 f. Roland Faltenhansl: Der Bahnhof Heilbronn – seine Empfangsgebäude von 1848, 1874 und 1958. Hövelhof 2003. Zugl. Karlsruhe, Univ., Diss. 2022.

¹⁰¹ Das erste und bei den frühen Empfangsgebäuden einzige Auftreten der Betonung der Gebäudeenden durch Pavillons an einem württembergischen Bahnhof war am ersten Bahnhof in Ulm. Ursprünglich waren auch beim Bahnhof Friedrichshafen Eckpavillons geplant, diese wurden aber erst 1902 ausgeführt. Im Königreich Hannover etablierte sich dieser Typus mit Dreiecksgiebeln an den Pavillons und stadtsseitig dazwischen eingespannter Arkadengalerie schon in den 1840er-Jahren mit Bauten wie Lehrte, Wunstorf und Lüneburg. Für das Großherzogtum Baden sei das Empfangsgebäude in Bad Rappenau (1868) angeführt, das eine Vorbildwirkung für Winnenden gehabt haben könnte.

¹⁰² Ein frühes Beispiel ist in Deutschland das Empfangsgebäude in Pirna (1848), ein Beispiel aus den 1870er-Jahren ist das Empfangsgebäude in Bützow (1879). In Württemberg sind wohl Osterburken (1866), Wildbad (1868), Neuenbürg (1869) und Bad Mergentheim (1869) die frühesten Beispiele. Zu diesem Typus gehört auch das 1907 erbaute Empfangsgebäude in Plochingen, auch wenn dieses durch die unterschiedliche Gestaltung der Pavillons ein eher romantisches Bild ergibt.

¹⁰³ Deren Vorbild wohl im Empfangsgebäude in Wildbad zu sehen ist, bei dem die offene Vorhalle um eine überdachte Kutschenvorfahrt ergänzt war – schließlich war in dem Kurort öfters königlicher Besuch zu erwarten.

bunden gewesen wären. Bei der Planung der Gebäude des Bahnhofs durch Eduard von Alberti wurde das Backnanger Empfangsgebäude viel kompakter als der lang gezogene Bau in Calw. Indem er den Zwischenflügel erhöhte, konnte er die Gesamtlänge des Gebäudes verkürzen.

In der Backnanger Architektur kam dem Empfangsgebäude eine wichtige Rolle zu, war es doch in den 1870er-Jahren das erste große Backsteingebäude und dürfte insofern eine gewisse Vorbildfunktion gehabt haben. In größerer Zahl entstanden Backsteingebäude in Backnang erst ab den 1890er-Jahren.¹⁰⁴ Auch was die Neorenaissance angeht, war das Empfangsgebäude neben dem Umbau des Fruchtkastens zum Oberamtsgebäude der erste Bau mit diesen Stilformen in Backnang. Überhaupt war das Empfangsgebäude der erste repräsentative Großbau des 19. Jahrhunderts in Backnang.

Die Nebengebäude

Die Funktionen des Empfangs- oder Verwaltungsgebäudes wurden nun hinlänglich erläutert. Ein Bahnhof benötigte aber weitere Gebäude für die verschiedenen technischen Bereiche. Eduard von Alberti war auch verantwortlich für diese. In einem Lageplan vom 30. Juni 1875 wird das Empfangsgebäude symmetrisch von zwei Nebengebäuden flankiert.¹⁰⁵ Diese typisierten eingeschossigen Nebengebäude existierten in allen Bahnhöfen und nahmen wichtige Funktionen auf wie beispielsweise Toiletten für die Reisenden.¹⁰⁶

Dass sich die Toiletten nicht im eigentlichen Empfangsgebäude befanden, war damals üblich: *Die Aborte, sowohl für die abgehenden als auch für die im Zuge sich befindenden Passagiere werden gewöhnlich in Nebengebäuden angelegt [...].*¹⁰⁷

Mit dem Bau des Nebengebäudes zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen konnte allerdings erst nach Abbruch des provisorischen Empfangsgebäudes begonnen werden. Noch während des Baus änderte die Bahn die Planung. Der Gemeinderat genehmigte am 4. Februar 1878 die Verlegung der Toiletten in das Nebengebäude westlich des Empfangsgebäudes und die Errichtung eines weiteres Nebengebäudes daneben.¹⁰⁸ Ausgeführt wurden schließlich beide Nebengebäude, im rechten Winkel zueinander stehend, westlich des Empfangsgebäudes.¹⁰⁹

Das Nebengebäude am Empfangsgebäude mit zweigeschossigem Mittelteil nahm die Waschküche sowie die Damen- und Herrentoiletten auf. Das andere Nebengebäude hatte im massiv gemauerten und mit einem Ofen heizbaren Mittelteil einen Raum für das Zugpersonal und seitlich Lagerräume für Holz zur Beheizung der Öfen.¹¹⁰ Die Nebengebäude wurden mehrfach umgebaut und erweitert. 1899 wurde ein offener Schuppen angebaut.¹¹¹ 1901 wurde der Holzlagerraum auf der Bahnsteigseite in einen Aufenthaltsraum umgewandelt und ein neuer Raum für Brennholz angebaut, sodass beide Gebäude nun verbunden waren.¹¹² Später wurde ein Schlafraum eingebaut. 1927 entstanden neue Räume für Zugbegleiter und Rangierpersonal und der Toilettenbereich wurde vergrößert.¹¹³

¹⁰⁴ Vgl. dazu: Bernhard J. Lattner/Stefan Setzer/Bernhard Trefz: Große Kreisstadt Backnang – Ziegelbauten im Wandel der Zeit. Backnang 2021.

¹⁰⁵ StAL F 152 IV Bü 1061.

¹⁰⁶ In Sulzbach an der Murr steht noch ein entsprechendes Nebengebäude.

¹⁰⁷ Flattich (wie Anm. 92), S. 248.

¹⁰⁸ StAB Bac G 001-65, S. 1266 f.

¹⁰⁹ StAL F 152 IV Bü 1131.

¹¹⁰ Für die Kohle zum Heizen der Öfen waren im Untergeschoss des Empfangsgebäudes Kellerräume vorgesehen. StAL F 152 IV Bü 1091.

¹¹¹ StAB Bac B 041-1, Baugesuch vom 16. Mai 1899.

¹¹² Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 10. Mai 1901.

¹¹³ Ebd., Baugesuch vom November 18. September 1927.



Der Backnanger Bahnhof mit seinen diversen Nebengebäuden (undatiert).

Der Güterschuppen

Das zweite große Gebäude des Bahnhofs war der Güterschuppen, der in einem Abstand von 60 Metern östlich des Empfangsgebäudes errichtet wurde.¹¹⁴ Abgesehen von den Fundamenten handelte es sich um ein reines Holzgebäude mit tragender Holzkonstruktion und horizontalen Bretterausfachungen.¹¹⁵ Es war mit Außenmaßen von 45 auf zwölf Meter der größte Güterschuppen der Murrbahn. Die breiten Dachüberstände an den Längsseiten des flachen Satteldachs schützten die durchgehende Laderampe an der Straßenseite und die Verlademöglichkeiten an der Gleisseite vor Regen.¹¹⁶ Schiebetore an Straßen- und Gleisseite ermöglichten den Warenaustausch.¹¹⁷ An der anderen Längsseite führte von Osten ein Gleis an den Güterschuppen heran, das das direkte Be- und Entladen der Güterwaggons erlaubte.¹¹⁸ Über eine Rampe war das nächste Gleis erreichbar. Gestalterische Elemente des rechteckigen Gebäudes waren vor allem die Verzierungen der Lattenverkleidung und die in die Giebel der Schmalseiten eingepassten Fensterfronten, deren zehn schlanke Einzelfenster oben dreieckig endeten. Der große Innenraum mit einer lichten Höhe von neun Metern, in Längsrichtung von einer Stützenreihe durchzogen, wurde als Zwischenlager genutzt. Der Güterschuppen diente dem Versand von Stückgut, das dadurch eine *witterungssichere und diebstahlsichere Unterkunft von dem Augenblick der Anlieferung, bis sie in den gedeckten Eisenbahnwagen verladen werde*, erhielt. Der Umschlag der Wagenladungsgüter erfolgte am Güterbahnhof, *deren Verladung meist durch den Versender und deren Entladung durch den Empfänger geschieht, in der Regel an den Freiladestraßen ohne Zwischenlagerung unmittelbar zwischen*

*Landfuhrwerk und Eisenbahn übergehen.*¹¹⁹ Zur Andienung des Güterbahnhofs gab es eine breite, schräge Rampe von der Ebene der Oberen Bahnhofstraße auf die Ladeebene.

Die Lokomotivenremise

Ein weiteres Gebäude – und das erste, das am Backnanger Bahnhof entstand – war die Lokomotivenremise im südöstlichen Bereich des Bahnhofs unterhalb der Marienstraße, ein langgestreckter Bau mit einer Länge von 32 Metern in Fachwerkkonstruktion, an den mit massivem Mauerwerk ein Werkstatt- und Pumpengebäude angebaut war.¹²⁰ 1901 wurde die Lokomotivenremise erweitert.¹²¹ Zu den technischen Ausstattungen gehörten noch ein Waaghaus und eine Drehscheibe am östlichen Ende des Bahnhofs.

Die am Bau tätigen Handwerker

Von den an einem Bau tätigen Handwerkern ist meistens nur die Rede, wenn sie in den Bereich Kunsthandwerk fallen. Doch auch an einem Bahnhof und seinen Gebäuden waren Handwerker tätig. Es stellt sich die Frage: Waren es Backnanger Handwerker oder solche aus der weiteren Umgebung, die den Bau ausgeführt haben? Wer hat sich auf die in den Zeitungen veröffentlichten Ausschreibungen gemeldet? Für die Murrbahn sind die Ausschreibungs- und Rechnungsunterlagen zwar nicht erhalten, dafür aber Abrechnungsbücher, aus denen die Rechnungsteller hervorgehen. Dort erfahren wir, dass die Eisenbahnverwaltung im Abrechnungszeitraum 1875/76 insgesamt 405 000 Mark für die Hochbauten an der Murrbahn ausgegeben hat.¹²²

¹¹⁴ StAL F 152 IV Bü 1061.

¹¹⁵ In der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens liest man dazu: *Reiner Holzbau ist in manchen holzreichen Ländern üblich, in Deutschland insbesondere auf den württembergischen Staatsbahnen bevorzugt, im übrigen im Hinblick auf die Feuersgefahr nicht beliebt.* Röhl (wie Anm. 2), Bd. 5, 1914, S. 441.

¹¹⁶ An der Gleisseite ragte der Dachüberstand so weit heraus, dass mehr als die Hälfte der Breite eines Güterwaggons unter dem Vordach war. In der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens liest man dazu: *Dadurch wird möglichst verhindert, daß auf die Wagendächer fallender Regen nach der Ladesteigseite abfließt.* Ebd., S. 434.

¹¹⁷ Die Güterschuppen waren im Gegensatz zu den Empfangsgebäuden typisierte Bauwerke, die in vergleichbarer Form an den württembergischen Bahnlinien in unterschiedlichen Größen zu finden waren.

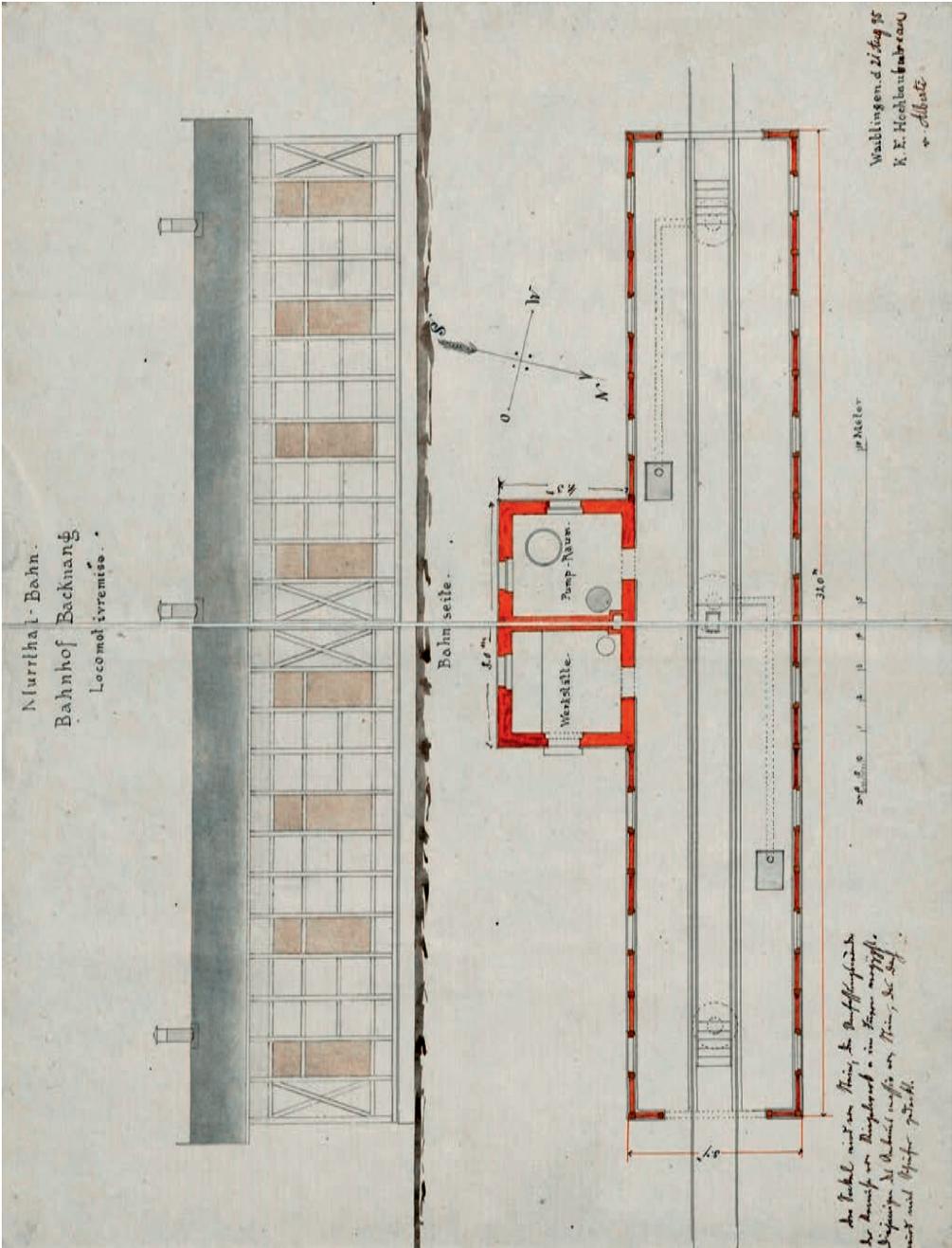
¹¹⁸ Die Fußbodenhöhe des Güterschuppens betrug als genormtes Maß 1,10 Meter über Schienenoberkante. Röhl (wie Anm. 2), Bd. 5, S. 433.

¹¹⁹ Ebd., S. 432.

¹²⁰ StAL F 152 IV Bü 1063.

¹²¹ StAB Bac B 041-1, Bahnhof, Baugesuch November 1901.

¹²² StAL E 226/51 Bd. 83, Bauhauptbuch Bd. II 1875/76.



Die zum Bahnhof gehörende Locomotivremise, Baugesuch von 1875.

An den Bahnhofsbauten beteiligte Handwerker aus Backnang waren beispielsweise Zimmermann Jacob Holzwarth (1829 bis 1883), Schmied Carl Haas (1848 bis 1887), Schreiner David Sorg (1824 bis 1906), Maler Albert Mayer (1847 bis 1889) und Gipsler Paul Kistenfeger (1829 bis 1904). Der Backnanger Bauunternehmer Christian Gläser führte einen Teil der Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeiten durch. Anzeigen im Murrthal-Boten hatten sie auf die Bauarbeiten aufmerksam gemacht. Aus den umliegenden Gemeinden kamen beispielsweise Zimmermann Schneider aus Marbach am Neckar, Schmied Christian Hermann aus Sulzbach an der Murr, Flaschner David Seger aus Winnenden, Schlosser C. F. Höhl aus Rudersberg und Schlosser Carl Dauß aus Winnenden.

Einen schon weiteren Weg hatten Glaser Jakob Weber und Maler Georg Hegel aus Welzheim. Ernst Lisl aus Waiblingen lieferte Tonwaren. Aufträge an Bahnhöfen scheinen auch für Handwerker aus dem größeren Umkreis interessant gewesen zu sein. So kamen Schreiner Carl Bossert, Schlosser J. Wöhr und Schreiner H. Klöpfer aus Stuttgart. Schieferdecker Heinrich Hahn aus Heilbronn deckte die Dächer aller Gebäude ein. Die Gebrüder Bauer aus Neckarsulm führten Pflasterarbeiten aus. Manche Firmen scheinen systematisch Aufträge beim Bahnbau akquiriert und vermutlich entsprechend niedrige Angebote abgegeben zu haben. So führten Schindler & Fäser aus Schwäbisch Hall an mehreren Bahnhöfen Zimmerarbeiten durch. Flaschner August Munder aus Cannstatt hatte auch schon an den Bahnhöfen Waiblingen, Neustadt und Schwaikheim Arbeiten ausgeführt. Den größten Umsatz am Backnanger Bahnhof hatte das Stuttgarter Bauunternehmen des Werkmeisters

Carl Batzilla (laut Stuttgarter Adressbuch: Carl Bazill¹²³) mit mehr als 100 000 Mark für Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeiten an Lokomotivremise und Drehscheibe, Trottoir, Rampen, Wasserabzugsdohlen und Verwaltungsgebäude.¹²⁴ Für entsprechende Angebote sorgten die Anzeigen, die beispielsweise in der Stuttgarter Tageszeitung Schwäbischer Merkur erschienen.

Der Bahnhof und die Stadt

Von dem hoch gelegenen Bahnhof sehen wir hinab ins Murrthal zu unsern Füßen, während die formenreichen Löwensteiner Berge den Abschluß bilden zum Horizont. So beschrieb der Schwäbische Merkur die Lage des Backnanger Bahnhofs 1876.¹²⁵ Umgekehrt war das Empfangsgebäude bei seiner Fertigstellung wegen der damals noch kleinen Bäume auf dem Vorplatz von weiter sichtbar und thronte regelrecht oberhalb der Stadt und des Murrthals.

Nur selten entstand der Bahnhof an einer Stelle, die eine direkte Anbindung an das vorhandene Straßennetz ermöglichte. In der Regel war der Bau einer neuen Straße notwendig, die üblicherweise den Namen Bahnhofstraße erhielt. Die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt erfolgte in Backnang durch zwei Straßen. Die markanteste Strecke ist jene Verbindung, die am Platz vor dem Empfangsgebäude endete – die Untere Bahnhofstraße (seit 1929 Bahnhofstraße).¹²⁶ Als Abzweig von der unterhalb des Bahnhofs verlaufenden Straße nach Erbstetten ließ die Eisenbahnverwaltung eine Rampe zur Überbrückung des Höhenunterschieds anlegen.¹²⁷ Die Bahnhofstraße führte schräg auf das Empfangsgebäude zu, sodass man zuerst die Schmalseite mit dem markanten Giebel sah.¹²⁸

¹²³ Adreß- und Geschäftshandbuch der Königl. Haupt- und Residenzstadt Stuttgart. Stuttgart 1876, S. 15.

¹²⁴ StAL E 226/51 Bd. 83, Bauhauptbuch Bd. II 1875/76, S. 1631 bis 1635 sowie Bd. 86, Bauhauptbuch Bd. II 1875/76, S. 1343 bis 1358.

¹²⁵ Schwäbischer Merkur vom 23. Oktober 1876.

¹²⁶ Die Benennung wechselte im Laufe der Zeit. 1884 erfolgte die Namensgebung Dilleniusstraße vom Abzweig von der Marktstraße bis zum Bahnhof. Diese wurde 1888 in Untere Bahnhofstraße umbenannt. Dafür erhielt die jetzige Dilleniusstraße ihren Namen. Ab 1929 wurde der Straßename Am Schillerplatz für die Häuser um den Platz verwendet. Die nunmehrige Bahnhofstraße begann erst am Schulgebäude. Bomm (wie Anm. 23), S. 19.

¹²⁷ Der Murrthal-Bote berichtete am 27. Oktober 1874, dass die Stadt sich an der Straße mit 10 000 Gulden beteiligt, allerdings hatte der Gemeinderat am 23. Oktober 1874 beschlossen, dass die K. Eisenbahnverwaltung keine Forderung an die Gemeinde wegen der Herstellung von der Zufahrtstraße zum Bahnhof, überhaupt keinerlei Ansprüche an die Stadt erhebt. StaB Bac G 001-64, S. 1482 bis 1485.

¹²⁸ Eine frontal auf das Empfangsgebäude zuführende Straße wie in Winnenden oder Gaildorf war in Backnang aus topografischen Gründen nicht möglich.



Der Backnanger Bahnhof um 1905.

Die Fläche über dem 1876 fertiggestellten städtischen Wasserreservoir wurde Anfang des 20. Jahrhunderts auf Initiative des Verschönerungsvereins als Grünanlage gestaltet, in der am 19. Juni 1909 von Eduard Breuninger (1854 bis 1932) gestiftete Büsten von Moltke und Bismarck aufgestellt wurden.¹²⁹ Auch zwischen Empfangsgebäude und Güterschuppen befand sich eine kleine Grünanlage. Nach Westen hatte der Platz vor dem Bahnhof keine Fortsetzung. Eine Rampe führte vom Platz hinauf zum Güterschuppen. Über eine neue Straße war die Längsseite des Güterschuppens mit der Lade- und Entladerampe erreichbar – die Obere Bahnhofstraße, damals etwas umständlich *Bahnhofzufahrtstraße zum Güterbahnhof* genannt. Diese führte an den Bahngleisen entlang bis zur breiten Rampe des Güterbahnhofs. Von dort wurde eine zweite Anbindung des Bahnhofs an das Straßennetz der Stadt angelegt hinunter zu einem Stummel der alten Straße nach Maubach, die am Gasthof „Rößle“ von der Straße nach Weissach (heute Stuttgarter Straße) abzweigte und nun gekappt beziehungsweise mit dem oberen Stück der Maubacher Straße nur noch durch den *Durchlass* verbunden war. Der Backnanger Bahnhof hatte also mit einer Allee eine schöne Zufahrt von der Stadt zum Empfangsgebäude und eine bescheidenere zum Güterbahnhof.

Um die Straße zum Empfangsgebäude an die Stadt anzubinden, erwarb die Stadt mehrere Gärten, was eine Straßenverbindung vom oberen Ende der Marktstraße zum Viehmarktplatz (Schillerplatz) ermöglichte. Vom *Kalten Wasser* (unterer Teil der Eduard-Breuninger-Straße) wurde

1879 eine im Volksmund *Hexenstäftele* genannte Treppe zum Bahnhof angelegt. 1884 wurde mit dem Bau einer Treppe zum Güterbahnhof ein alter Weg reaktiviert.¹³⁰ Trotzdem war die Lage des Bahnhofs etwas abseits der Stadt. Die Bahnhofstraße führte ausschließlich zum Bahnhof.

Durch die Lage des Bahnhofs oberhalb eines Steilhangs konnte sich auch keines der sonst typischen neuen Stadtviertel entwickeln. Das Empfangsgebäude stand anfänglich mit deutlichem Abstand zur vorhandenen Bebauung. An der Straße nach Erbstetten existierten zu Zeiten des Bahnbaus nur das 1869 erbaute Bezirkskrankenhaus und eine Gartenwirtschaft des „Schwanen“. Allerdings entstand im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert ein neues Stadtviertel.¹³¹ Wurden schon während des Bahnbaus die ersten Privathäuser errichtet, kamen später auch Gebäude mit öffentlicher Funktion wie das Zentralschulhaus, die katholische Kirche und das Postamt dazu.¹³² Durch den mangelnden Platz konnte kein Bahnhofplatz mit Gastronomie, Hotel und Postamt entstehen, wie man ihn in anderen Städten findet.

Die nächstgelegene Gaststätte in der Stadt war zur Zeit der Fertigstellung der Bahnstrecke der „Schwanengarten“ mit Wirtschaftsgarten und Kegelbahn, der zeitweilig „Wilhelmshöhe“ hieß,¹³³ am Fuß der Zufahrtsstraße von der Stadt. Von den alteingesessenen Gasthäusern befand sich der „Engel“ am Weg zum Bahnhof.¹³⁴ Die am 12. September 1874 eröffnete Gaststätte „Eisenbahn“ befand sich in größerer Entfernung vom Bahnhof an der Einmündung der Dilleniusstraße zum Schillerplatz.¹³⁵ Wirt Karl Holzwarth

¹²⁹ Die beiden Büsten wurden 1945 entfernt. Klaus J. Loderer: Das Bismarck- und Moltke-Denkmal in Backnang. – In: Mitteilungen und Berichte, Backnanger Stadtarchiv, 14/1986, 1, S. 25 bis 29; Bomm (wie Anm. 23), S. 19.

¹³⁰ Der alte, von der Straße nach Erbstetten abzweigende Weg nach Maubach wurde durch den Bahnbau gekappt. Er mündete beim jetzigen Max-Born-Gymnasium in die Maubacher Straße. Das Wegstück zwischen Bürgerhaus und Schillerschule existiert bis heute.

¹³¹ Dazu gehört auch die Albertstraße mit ihrem rechtwinkligen Verlauf, deren Verlängerung zur Bahnhofstraße aber nie gebaut wurde. Man sieht den Gebäuden an, dass es sich um ein sozial gehobeneres Viertel handelte (ohne gewerbliche Nutzungen) als etwa der Bereich um die Wilhelmstraße mit seinen Handwerkerhäusern. Im Umkreis des Empfangsgebäudes entstanden einige herrschaftliche Wohnhäuser wie das Haus des Oberamtsbaumeisters Christian Hämmerle (1843 bis 1916) und die Villa Kaess. Diese bürgerlich-repräsentative Prägung des Viertels zwischen Bahnhof und Stadt war typisch für die Bahnhofstraße. Vgl. dazu: Silke Satjukow: Bahnhofstraßen, Geschichte und Bedeutung. Weimar 2002. Zugl. Jena, Univ., Diss. 2000.

¹³² Klaus J. Loderer: Entstehung und Nutzung der Amtsgebäude entlang der Bahnhofstraße, wie die Post in die Bahnhofstraße kam und wieder in die Stadt zog. – In: Bjb 27, 2019, S. 114 bis 140; ders.: In vornehmer Einfachheit – die Baugeschichte des 1921 eröffneten Backnanger Postamts in der Bahnhofstraße und die Baubeamten Anton Ockert, Ernst Hauser und Martin Mayer – In: Bjb 28, 2020, S. 186 bis 227.

¹³³ Der Gewölbekeller ist bis heute unter dem Backnanger Bürgerhaus erhalten.

¹³⁴ Das Gebäude Stuttgarter Straße 2 wurde nach einem Brand 2009 abgerissen. Wolf (wie Anm 24), S. 44 ff.

¹³⁵ 1961 bis 2012 war im Erdgeschoss eine Filiale der Commerzbank. Das Gebäude Eduard-Breuninger-Straße 2 wurde 2018 für den Bau der Kronenhöfe abgerissen. Peter Wolf: Backnang, eine Zeitreise in historischen Bildern. Erfurt 2018, S. 37.

(1844 bis 1917) spekulierte wohl durch die Lage zwischen Stadt und Bahnhof auf entsprechende Kundschaft. Tatsächlich wurde die Gaststätte, die 1875 noch um Kegelbahn und Wirtschaftsgarten ergänzt wurde, schnell zum Treffpunkt von Mitwirkenden am Bahnbau.¹³⁶ Pächter Wilhelm Ungemach warb 1879 für *ausgezeichnetes Bier und reine Weine*.¹³⁷ Am Viehmarktplatz eröffnete Georg Müller (1847 bis 1911) im Dezember 1876 eine Feinbäckerei & Conditorei, 1897 zu einem Café erweitert.¹³⁸ In der Erbstetter Straße existierte von 1886 bis 1922 die „Friedenslinde“, benannt nach dem entsprechenden Baum in der kleinen Grünanlage des Verschönerungsvereins.¹³⁹ Am 14. Juli 1901 wurde das „Bahnhofhotel“ mit seinem Konzertsaal eröffnet (heute Backnanger Bürgerhaus).¹⁴⁰ Erst der Bau der Etzwiesenstraße 1920 band den Bahnhof besser in das Straßennetz ein. Durch die Entstehung der neuen Wohngebiete im Süden der Stadt erhielt der Bahnhof eine zentralere Lage.

Der Backnanger Bahnhof im 20. Jahrhundert

Für den technischen Betrieb zur zentralen Steuerung der Weichen und Signale waren die Stellwerke notwendig. 1884 wurde am westlichen Ende des Bahnhofs die *Centralbude* für das Stellwerk errichtet, die 1911 erweitert wurde.¹⁴¹ Der besseren Bedienung der Weichen im östlichen Teil des Bahnhofs diente ab 1895 eine weitere Stellwerksbude zwischen Lokomotivenremise und Brücke über die Weissacher Straße

(heute Stuttgarter Straße).¹⁴² 1898 wurde westlich der Lokomotivenremise ein neues Stellwerk 2 errichtet.¹⁴³ Diese Planung leitete Betriebsbauinspektor Heinrich Wagner.¹⁴⁴ Er übernahm dafür den im späten 19. Jahrhundert in Württemberg üblichen zweigeschossigen, auch als Stellwerksturm¹⁴⁵ bezeichneten Typus mit gemauertem Erdgeschoss und einem Stellwerksraum in Holzkonstruktion.¹⁴⁶ Weitere Kleinbauten waren ein Werkstattgebäude und eine Draisinenhütte bei der Drehscheibe.

Um Wohnungen für Bahnbedienstete zu schaffen, errichtete die Eisenbahnbauinspektion Backnang an der Maubacher Straße hinter dem Güterbahnhof 1902 ein dreigeschossiges Mehrfamilienhaus. Über einem Sandsteinsockel ist ein Erdgeschoss aus Sichtbackstein. Die oberen Geschosse sind in verschindeltem Riegelfachwerk mit Ausmauerung konstruiert. An der Vorderseite tritt das Treppenhaus leicht hervor. Der Hauseingang ist mit den darüber liegenden Treppenhausfenstern mit einem Neorenaissancemotiv gestalterisch zusammengefasst. Die sechs Wohnungen bestehen jeweils aus Vorplatz, Wohnstube, Schlafstube, Kammer, Küche und Abort. Das Baugesuch datiert vom Oktober 1901.¹⁴⁷ Es wurde von Hermann Vischer, dem Vorstand der Abteilung II des Bautechnischen Bureaus der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, abgezeichnet.¹⁴⁸

In der Nähe des Empfangsgebäudes hatte auch die Post einen Schuppen für die Postkarren, um Versendung und Empfang der Postsendungen zu organisieren. Dieser wurde 1926 um einen Abfertigungsraum erweitert.¹⁴⁹ Im Bereich des

¹³⁶ Backnang-Lexikon (wie Anm. 6), S. 54; Wolf (wie Anm. 24), S. 40 bis 43.

¹³⁷ MB vom 26. April 1879.

¹³⁸ Das „Café Müller“ (ab 1904), Am Schillerplatz 12, existierte bis 1993. Wolf (wie Anm. 24), S. 29 f.

¹³⁹ Ebd., S. 48.

¹⁴⁰ Vgl. dazu: Klaus J. Loderer: Vom Gartenlokal zum Bürgerhaus. Backnang 1987; Backnang-Lexikon (wie Anm. 6), S. 20 ff.; Wolf (wie Anm. 24), S.14 bis 20; Ackermann/Wolf (wie Anm. 5), S.84 f.

¹⁴¹ StAL F 152 IV Bü 1252; Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom April 1911.

¹⁴² Die Stellwerke befanden sich üblicherweise im Bereich der Weichensysteme. Die lang gestreckte Situation machte in Backnang zwei Stellwerke erforderlich, damit die Stellleitungen nicht zu lange wurden.

¹⁴³ StAL F 152 IV Bü 1715.

¹⁴⁴ Heinrich Wagner war von 1895 bis 1898 Betriebsbauinspektor in Backnang. Davor war er in Freudenstadt, danach in Weikersheim. Hopfenzitz (wie Anm. 14), S. 95.

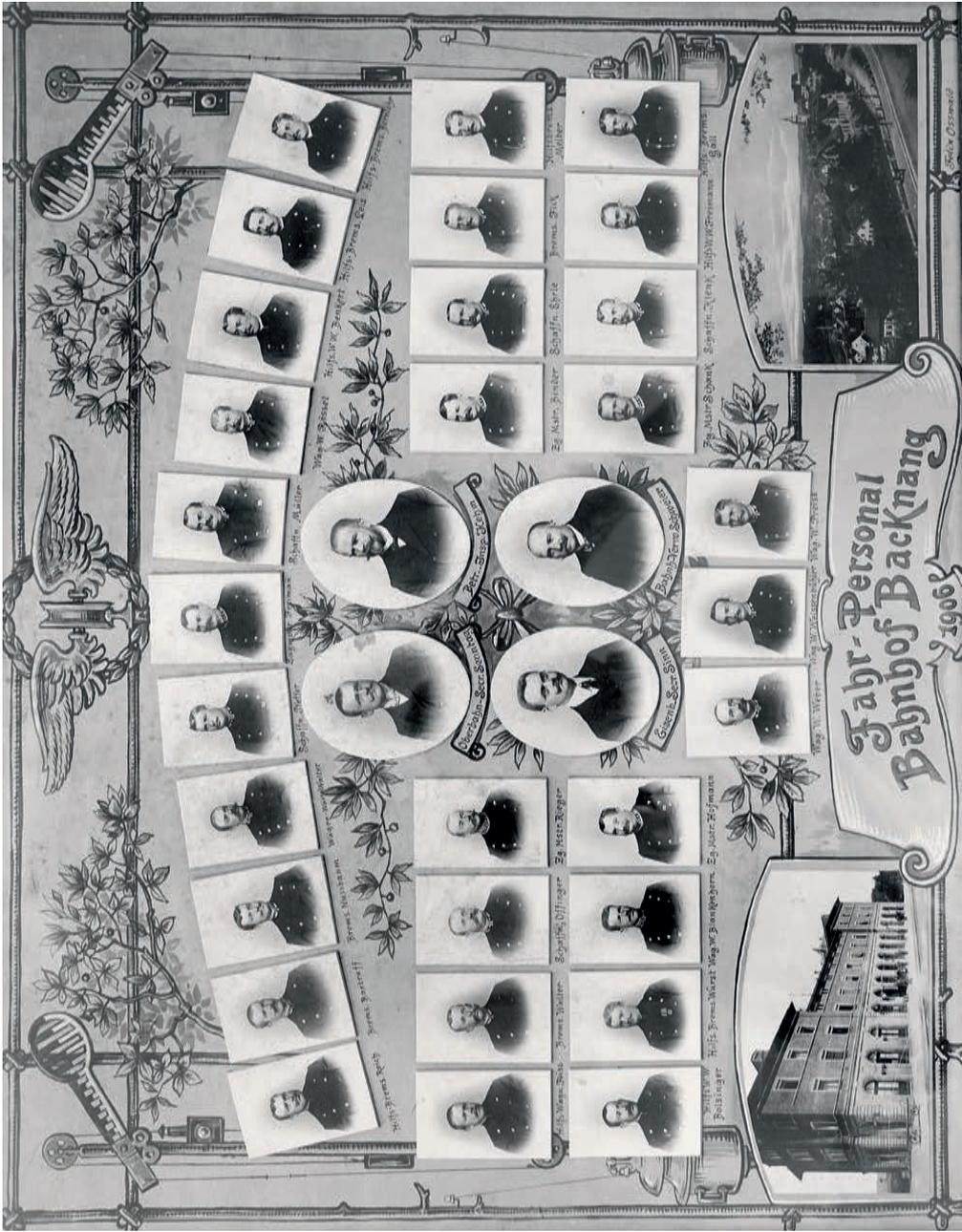
¹⁴⁵ Um eine bessere Übersicht über das Gleissystem zu erhalten, wurde im späten 19. Jahrhundert von Stellwerksbuden umgestellt auf Stellwerkstürme mit einer erhöhten Arbeitsebene. Röhl (wie Anm. 2), Bd. 9, 1921, S. 174 ff.

¹⁴⁶ Identische Stellwerke stehen beispielsweise noch in Freiberg am Neckar und Feuerbach.

¹⁴⁷ StAB Bac B 087-1, Maubacher Straße 17.

¹⁴⁸ Es handelt sich um einen Typenbau, der um 1900 in verschiedenen Städten als Dienstwohngebäude errichtet wurde und beispielsweise am Bahnhof Hessental und in Mühlacker eine ganze Siedlung bildet.

¹⁴⁹ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 10. April 1926.



Das „Fahr-Personal“ des Backnanger Bahnhofs im Jahr 1906.

Güterbahnhofs errichteten auch verschiedene Händler Bauten zur Abwicklung des Güterhandels. So hatte Kaufmann Johannes Haag (1855 bis 1913) an der Maubacher Straße einen Kohleschuppen. Dieser wurde 1909 versetzt, als Rindenhändler Christian Maier oberhalb des Fußgängertunnels einen von Stadtbaumeister Wilhelm Deufel (1841 bis 1917) entworfenen Rindenschuppen errichten ließ.¹⁵⁰ Mit der Erweiterung des Güterbahnhofs Richtung Maubacher Straße war der sogenannte hintere Güterbahnhof nun von dort anfahrbar. 1901 richtete die Mannheim-Bremer Petroleum-Aktiengesellschaft ein Petroleumlager ein.¹⁵¹ Zur Landwirtschaftlichen Einkaufs- und Absatzgenossenschaft (später Raiffeisen) an der neu angelegten Blumenstraße wurde vom Güterbahnhof aus Anfang der 1920er-Jahre ein direkter Gleisanschluss verlegt. Außerdem unterhielt die Stadt an der Maubacher Straße eine Waage.

Das Empfangsgebäude blieb fast unverändert bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts stehen. Ergänzt wurde es 1907 an der Gleisseite durch eine auf Stahlstützen ruhende Bahnsteigüberdachung, die zuerst nur vor Restaurant und Wartesälen angebracht war.¹⁵² Später wurde sie auf die ganze Breite des Gebäudes verlängert. Im Mai 1904 eröffnete ein Zeitungskiosk am Bahnhof. Anfang der 1920er-Jahre errichtete die Bahn beim Bahnübergang an der Hasenhäide zwei weitere Dienstwohngebäude für untere und mittlere Beamte.

Die Stellwerke wurden immer wieder durch neue Anlagen ersetzt. So wurde 1931 das Stellwerk 2 stark erweitert, wodurch der Stellwerksapparat verdoppelt werden konnte.¹⁵³ Außerdem plante die Reichsbahn ein größeres Stellwerk 1 im Westen des Bahnhofs.¹⁵⁴ Hier sollte die kleine Stellwerksbude durch einen Stellwerksturm ersetzt werden. Am 9. Oktober 1931 bat das Reichsbahn-Neubauamt in Stuttgart in einem Schreiben an die Stadt Backnang um baldige Genehmigung und eine provisorische Bauerlaub-

nis, um *in der nächsten Woche mit den Bauarbeiten beginnen zu können, um die Rohbauarbeiten noch vor Einbruch der kalten Witterung fertigstellen zu können*. Es ging dann aber nicht so schnell: Da die Erbstetter Straße an dieser Stelle recht eng und auch der Platz der Bahn beschränkt war, konnte diese den von der Stadt geforderten Abstand von vier Metern zur Straße nicht einhalten. Deshalb verweigerte die Stadt eine Genehmigung westlich des Übergangs zum Blechbergele.¹⁵⁵ Die Bahn änderte daraufhin die Planung und verlegte das Stellwerk weiter Richtung Empfangsgebäude – genau gegenüber der Villa Kaess.

Am 17. Oktober wurde Lederfabrikant Carl Kaess (1889 bis 1984) im Namen seines Vaters Kommerzienrat Robert Kaess (1855 bis 1934) im Stadtbauamt vorstellig und erhob Einspruch gegen das Bauprojekt: *Herr Käs begründet seine Einsprache damit, dass sein mit erheblichen Mitteln erstelltes Landhaus durch das so nahe gegenüberliegende Stellwerk überaus im Wert beeinträchtigt würde*. Die Stadt zog die vorläufige Bauerlaubnis zurück und schlug den ursprünglich geplanten Standort vor – verbunden mit der Frage, ob nicht wenigstens zwei Meter Abstand zur Straße möglich seien. Für die Reichsbahndirektion kam dies aus Gründen der Betriebssicherheit nicht infrage. Das Stadtbauamt teilte der Familie Kaess am 22. Oktober mit, dass die Bahn angeboten habe, dass *auf der Strassenseite undurchsichtige Glasfenster angebracht werden, so dass weder Garten noch Haus eingesehen werden können*. Allerdings teilte man auch mit, dass eine Genehmigung nicht verweigert werden könne. In einer Sitzung des Bauausschusses am 29. Oktober machten Stadtbaurat Otto Weber (1890 bis 1964) und Landrat Gustav Drautz (1887 bis 1957) deutlich, dass ein Bau direkt an der Erbstetter Straße westlich des Bahnübergangs nicht möglich sei. Im Anschluss an die Sitzung kam es im Rahmen einer Verständigungsverhandlung mit Reichsbahnoberrat Lambert, Bahnhofoberinspektor Möst, Oberamtsstraßenmeister Geiger und Lederfabrikant

¹⁵⁰ StAB Bac B 041-1, Baugesuch vom 4. August 1909.

¹⁵¹ Später hatte dort die 1880 gegründete Deutsch-amerikanische Petroleum AG ihr Lager, aus der 1950 Esso wurde. 1964 ließ die Aral AG neue Tanks bauen.

¹⁵² StAL K 412 IV DO 632 Bild 1 (2-1934875-1).

¹⁵³ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 21. September 1931.

¹⁵⁴ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 29. September 1931.

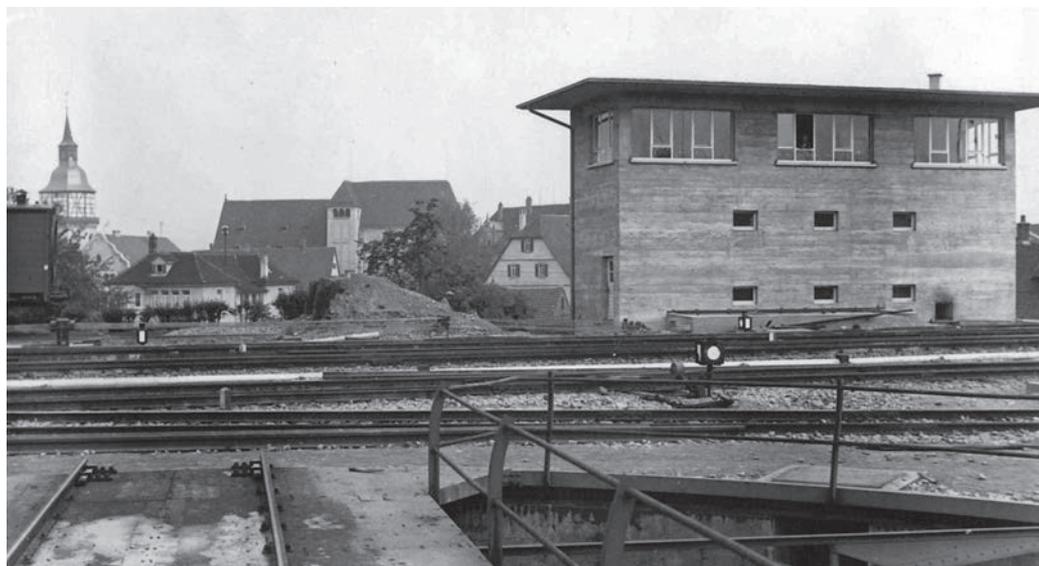
¹⁵⁵ Es handelte sich dabei um einen heute nicht mehr existierenden schienengleichen Bahnübergang mit einer Straße nach Germannweiler.

Carl Kaess doch zu einer Einigung. Dabei einigte man sich darauf, dass das Stellwerk nun doch am Übergang zum Blechbergele errichtet wird, allerdings 3,68 Meter weiter westlich als ursprünglich geplant, mit einem Abstand von 31 beziehungsweise 44 Metern von der Straße, und die Familie Kaess ein Stück ihres Grundstücks unentgeltlich an die Stadt abtritt, um die Erbstetter Straße an der Talseite zu verbreitern.¹⁵⁶ Die beiden unteren Geschosse des 15,5 Meter langen Gebäudes wurden leicht abgeschrägt, um sich dem Straßenverlauf anzupassen. Über dem gemauerten Unterbau erhob sich ein auskragender Holzaufbau in Fachwerkkonstruktion mit Lattenverkleidung und Walmdach.¹⁵⁷ Ein neues Stellwerk 2 entstand schließlich am Beginn der Oberen Bahnhofstraße. Zuletzt wurde dieser markante Stahlbetonbau mit weit auskragendem Flachdach nach Jahren der Vernachlässigung abgerissen.

1949 ließ der Kaufmann Günter Backhaus (1912 bis 1970) nach einem Entwurf des Architek-

ten Karl Kress (1872 bis 1949) einen eingeschossigen Verkaufskiosk am Bahnhofplatz errichten.¹⁵⁸ Der Bauausschuss beanstandete allerdings die Lage des Schaukastens, den er versetzen musste. An der Gleisseite gab es am Restaurant außerdem einen Zeitschriftenkiosk. Wichtige Neuerungen waren die Gleisunterführung für die Reisenden zum zweiten und dritten Bahnsteig und die Anbringung von Bahnsteigüberdachungen. Außerdem wurde 1960 ein Steg über die Gleisanlagen errichtet, der den Bahnhofplatz mit der Stadthalle verband und der den Bahnhof von der Maubacher Höhe besser erreichbar machte. 1961 wurde der Bahnhofsvorplatz erweitert, um Haltestellen für Omnibusse und Pkw-Stellplätze zu schaffen.¹⁵⁹

Das noch bestehende Stellwerk mit markantem polygonalen Aufbau entstand an der Erbstetter Straße und wurde am 22. Juli 1967 in Betrieb genommen.¹⁶⁰ Dort erinnern einige alte Signale an historische Techniken. 1971 ließ die Bundes-



Das heute nicht mehr vorhandene Stellwerk 2 des Backnanger Bahnhofs.

¹⁵⁶ StAB Bac G 003-3, Ausschluß-Niederschrift, Bd. III, S. 409 ff.

¹⁵⁷ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 2. November 1931.

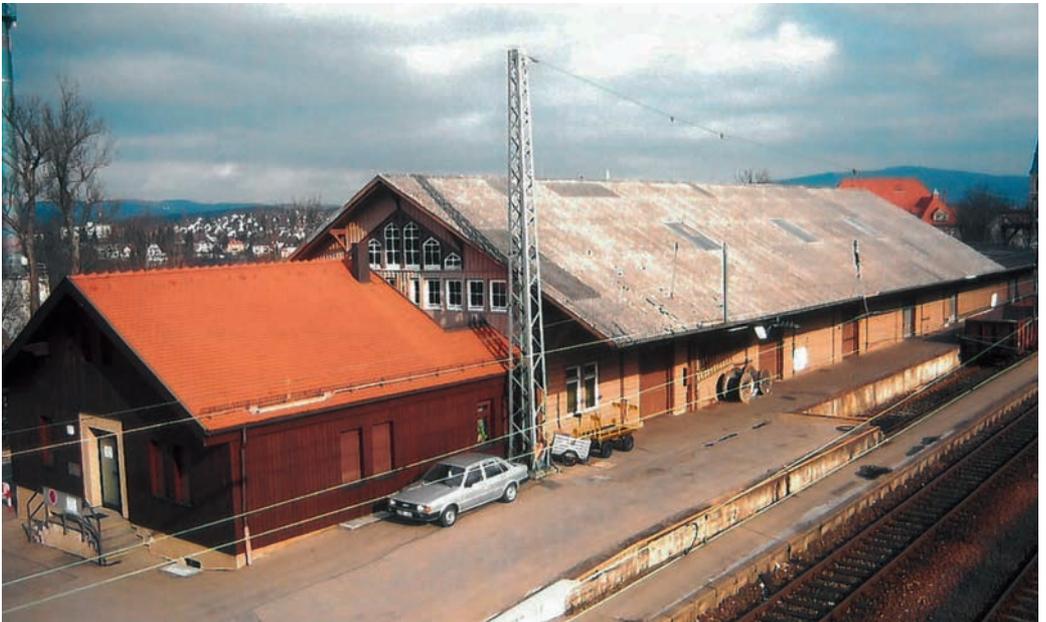
¹⁵⁸ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 5. Mai 1949.

¹⁵⁹ Bomm (wie Anm. 23), S. 19.

¹⁶⁰ Aus dieser Generation von Stellwerken finden sich vergleichbare Gebäude beispielsweise an den Bahnhöfen Waiblingen und Esslingen.



Der alte Backnanger Bahnhof wurde von 1973 bis 1975 in Etappen abgerissen und durch den heute noch bestehenden Flachbau ersetzt.



Der Güterschuppen im Jahr 2000.

bahn ein eingeschossiges Übernachtungsgebäude für Lok- und Zugbegleitpersonal errichten.¹⁶¹ Das Sozialgebäude wurde kurze Zeit darauf aufgestockt, da die Stadt einem Anbau wegen der anstehenden Neugestaltung des Bahnhofplatzes nicht zustimmen wollte.

Das Empfangsgebäude kam allerdings in die Jahre. Nach dem Zweiten Weltkrieg verkam es zunehmend. 1962 ließ die Bundesbahn immerhin noch WCs, also Toiletten mit Wasserspülung, einbauen.¹⁶² Seit Ende der 1960er-Jahre liefen Verhandlungen zwischen Stadt und Bundesbahn über ein neues Empfangsgebäude. Zur Ausführung des Neubaus wurden im März 1973 zuerst der westliche Pavillon, der Mittelteil und die Nebengebäude abgerissen.¹⁶³ Ein eingeschossiger Holzbau wurde für den Fahrkartenschalter errichtet. Der östliche Pavillon blieb für die Bahnhofsverwaltung noch stehen und wurde nach

Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes 1975 abgerissen.¹⁶⁴ 1988 entstand der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit Parkhaus. Nachdem sich verschiedene Ideen für eine kulturelle und gastronomische Nutzung des Güterschuppens zerschlagen hatten, wurde auch dieser im November 2019 abgerissen. In anderen Städten gibt es inzwischen Beispiele, wie von der Bahn nicht mehr genutzte historische Gebäude hergerichtet und weitergenutzt wurden. In Winnenden dient der alte Güterschuppen als Feuerwehrmuseum, jener in Freiberg am Neckar ist neuerdings ein Restaurant und in Wendlingen am Neckar kann man sehen, wie durch die Renovierung ein charmantes Bahnhofsensemble mit unterschiedlichen Nutzungen entstanden ist. In Backnang ist vom historischen Bahnhof einzig der *Durchlass* übrig, der gewölbte Tunnel vom Adenauerplatz zur Maubacher Straße.

¹⁶¹ Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Baugesuch vom 11. März 1971.

¹⁶² Bauverwaltungs- und Baurechtsamt Backnang: Bahnhof, Bausache vom 10. Mai 1962.

¹⁶³ Bomm (wie Anm. 23), S. 19.

¹⁶⁴ BKZ vom 14. August 1975.