

**Stefan Hammer und Ralf Arbogast:  
Alte Bahnhöfe in Württemberg.**

*Edition Erdmann im K. Thienemanns  
Verlag, Stuttgart 1987. 125 S., zahlreiche  
Abb.*

Als „eine Heimatkunde aus der Sicht des Bahnreisenden“ wird dieses nobel gestaltete und reichillustrierte Buch im Klappentext bezeichnet; und diesen Anspruch vermag es auf weite Strecken auch zu erfüllen. Rund drei Fünftel der 125 Seiten sind 25 „Bahnhofsporträts“ vorbehalten. Diese sind nach Regionen zusammengefaßt worden, so daß das Bemühen um landschaftstypisches Bauen deutlich wird. Ein Plan mit der Ein-

zeichnung der behandelten Bahnhöfe würde das Auffinden allerdings erheblich erleichtern und so ein „Nachreisen“ ermöglichen. Je nach der Bedeutung (und dem zur Verfügung stehenden Material) wird jeder Bahnhof auf 2 bis 5 Seiten vorgestellt. Der Text erzählt von der Geschichte des jeweiligen Ortes, der Eisenbahnstrecke und des Bahnhofsgebäudes, ergänzt durch Anekdoten, Plaudereien, Hinweise auf den heutigen Zustand und auf konservatorische Bemühungen sowie bisweilen einige mehr oder weniger versteckte Seitenhiebe auf die Bundesbahn als Besitzerin. Ansichten nach historischen Planzeichnungen, bei langgestreckten Bauten großzügig auf zwei Seiten wiedergegeben, wecken mehr als nostalgisches Interesse. Hinzu treten Abbildungen nach historischen und (meist farbigen) heutigen Fotos.

Eingeleitet wird das Buch durch ein Kapitel über die Entwicklung der württembergischen Eisenbahn, dem die reizvolle poetische Auseinandersetzung über die Eisenbahn zwischen J. Kerner und G. Keller vorangestellt ist. Diese beiden Dokumente geben, zusammen mit einigen weiteren abgedruckten staatlichen Erlassen und Aussagen von Zeitgenossen, einen lesenswerten Einblick in die Gedanken, Wünsche und Befürchtungen, die im 19. Jahrhundert dem neuen, das Leben tiefgreifend verändernden Verkehrsmittel entgegengebracht wurden. Den Bezug zur Gegenwart stellt das Kapitel „Bahnhöfe und Denkmalschutz“ mit einem Appell für die Erhaltung der noch vorhandenen Bahnhofsgebäude her.

So weit, so gut. Ein kritischer Leser, der über die anregenden Plaudereien hinaus sich eingehender mit dem Thema beschäftigen will, wird jedoch bald merken, daß die fachliche Basis dieses Buches relativ schmal ist, und ihm werden gewisse Unsicherheiten im Umgang mit historischen Fakten und Materialien nicht verborgen bleiben. Bei der Betrachtung und der Analyse der einzelnen Bauten erscheint bisweilen das Engagement größer als die Kenntnisse. Das ist schon am Titel dieses Buches „Alte Bahnhöfe in Württemberg“ zu erkennen. Der Begriff „Bahnhof“ umfaßt seit jeher *alle* Anlagen, die der Personen- und Güterbeförderung dienen, ein-

schließlich der zugehörigen Werkstätten. Die hier behandelten Gebäude sind nur ein – wenn auch sehr repräsentativer – Teil davon, nämlich die Empfangsgebäude für den Personenverkehr, in Württemberg bis 1920 treffend „Verwaltungsgebäude“ genannt, denn in ihnen wurde der ganze Bahnbetrieb verwaltet und in Gang gehalten. Dies einmal begriffen, hätte es z. B. der Bemerkung auf S. 82 nicht bedurft, Morlok habe den Bau (Gmünd) so „großzügig bemessen, daß auch Post- und Telegrafstation darin Platz fanden“, denn das war nichts Besonderes, sondern schlicht der Normalfall. Die Chance, die Empfangsgebäude einzubinden in den Organismus eines Bahnbetriebes und sie gleichzeitig als Teil eines faszinierenden Ganzen zu sehen und damit Verständnis zu erwecken für die vielen weiteren Bauten und Anlagen, die einen Bahnbetrieb erst möglich und für den Laien nachvollziehbar machen, wurde leider vertan. Um die Funktion eines Verwaltungsgebäudes zu zeigen, wäre die Wiedergabe wenigstens eines

Grundrisses notwendig gewesen. Die abgebildeten Ansichtszeichnungen entstammen häufig nicht den Baueingabeplänen, sondern sind Aufmaße nach der Erstellung der Gebäude, um für spätere Reparaturen geeignete Grundlagen zur Verfügung zu haben. Wenn dieses nicht erwähnt wird, wird der unkundige Leser beispielsweise annehmen, der Bahnhof in Hirsau sei erst 1916 und nicht schon mit der Errichtung der Strecke 1874 erbaut worden. Von Cannstatt wird nur der jetzt noch stehende Bau von 1921 abgebildet, obwohl hier „der erste Bahnhof in Württemberg“ angekündigt wird. – Diese und eine ganze Reihe weiterer Ungenauigkeiten können die Freude an diesem Buch schon in Grenzen halten. Das ist schade, weil das Thema sehr reizvoll ist und gerade den Laien auf Dinge aufmerksam macht, an denen er bisher achtlos vorüberging. Völlig verblüfft hat mich die Bemerkung (S. 9) über Dampflokomotiven im Urteil des endenden 18. (!) Jahrhunderts. Den Autoren sei der Blick in ein Lexikon empfohlen. *Volker Osteneck*

## Quellennachweis für die Abbildungen

(Die Zahlenangaben verweisen auf die Seiten)

### *Fotografien stellten zur Verfügung:*

J. Cramer, Darmstadt 153, 154;  
J. Feist, Pliezhausen Titelbild;  
R. Hekeler, Rottweil 148–150;  
Maisenhälder, Bad Wimpfen 123 Abb. 4;  
Restauratorengemeinschaft Kleinert, Karlsruhe 122, 126 Abb. 10, 127 Abb. 11, 12;  
H. Vacülik, Widdern 138–141;

LDA-Karlsruhe 123 Abb. 3, 124–126 Abb. 9, 127 Abb. 13, 128–130, 137, 157;  
LDA-Stuttgart 131–136, 142, 152  
(Foto: J. Wilhelm), 156.

### *Die Zeichnungen lieferten:*

H. Günther, Gerbrunn 143–147;  
Zeichenbüro Mikiffer + Partner, Karlsruhe 125 Abb. 8.