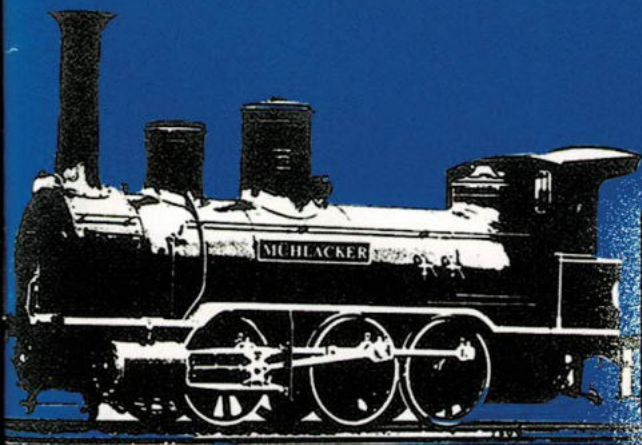


150 Jahre Bahnhof Mühlacker



Uwe H. Hagmann · Matthias Lieb

*„Der sonderbare Gedanke,
am Eckenweiher Hof
einen Bahnhof zu bauen“*

mit einem Beitrag von Oskar Steinacker



150 Jahre **Bahnhof Mühlacker**

Uwe H. Hagmann · Matthias Lieb

„Der sonderbare Gedanke, am Eckenweiher Hof einen Bahnhof zu bauen“

mit einem Beitrag von Oskar Steinacker

Herausgegeben von der Stadt Mühlacker

Mühlacker 2003

Impressum

Herausgeber: Stadt Mühlacker

Autoren: Uwe H. Hagmann, Matthias Lieb, Oskar Steinacker

Redaktion: Marlis Lippik, Stadtarchiv Mühlacker

Gestaltung & Gesamtherstellung: Elser Druck GmbH, Mühlacker

Alle Rechte bei Herausgeber und Verfasser

Vorwort



150 Jahre Bahnhof sind für die Stadt Mühlacker Grund zum Feiern. Schließlich läutete der Eisenbahnanschluss ein wichtiges Kapitel unserer Stadtgeschichte ein. Dass Mühlacker Eisenbahnknoten wurde, lag einerseits an den günstigen geographischen Gegebenheiten, andererseits aber auch an der Grenzlage zu Baden. Den Erbauern der württembergischen Westbahn ist sicher nicht bewusst gewesen, dass sie den neuen, relativ abgelegenen Bahnhof Mühlacker auf historisch bedeutsamer Gemarkung planten. Diese gehörte nämlich zum einstigen Weiler Eckenweiher, der schon im Jahr 1138 für kurze Zeit in den Blickpunkt der Landesgeschichte getreten war, als dort jenes Zisterzienserkloster gegründet wurde, das schon bald nach Maulbronn umsiedelte. 700 Jahre später schließlich wurde der Eckenweiher durch das Zusammentreffen zweier wichtiger Eisenbahnlinien zum zweiten Mal bedeutsam für die Geschichte Mühlackers. Zusammen mit dem Fall der Zollschranken zu Baden und der Aufhebung des Zunftzwanges im 19. Jahrhundert waren damit die äußeren Bedingungen für eine geradezu stürmische gewerbliche Entwicklung in Mühlacker geschaffen. Mehr als 100 Unternehmen siedelten sich nach der Wende zum 20. Jahrhundert hier an und

neue Handwerke entstanden. Dies schlug sich auch in der Bevölkerungszahl nieder, die sich in dieser Zeit nahezu verdoppelte. Auch städtebaulich brachte der Bahnanschluss – nicht nur durch den Bau von Eisenbahnhäusern – Veränderungen. Weil der neue Bahnhof über einen Kilometer weit vom eigentlichen Zentrum des Doppelortes Dürrmenz-Mühlacker entfernt war, bildete sich mit der Bahnhofstraße – quasi als Nabelschnur zum historischen Zentrum – eine neue, geschäftige Lebensader.

Der Bahnhof veränderte das Gesicht von Mühlacker nachhaltig und trug dazu bei, dass die Stadt zum Mittelzentrum der Region wurde. In die Stadt pendeln heute rund 5500 Personen aus dem Umland. 155 Züge halten täglich in Mühlacker und unterstreichen die wichtige Funktion des öffentlichen Nahverkehrs, der zunehmend wieder an Bedeutung gewinnt. Dem hat die Stadt Rechnung getragen und in den letzten Jahren Millionenbeträge zur Attraktivitätssteigerung in das Umfeld des Bahnhofs investiert. So wurde der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet, der Busbahnhof verlegt und weit über 100 Parkplätze neu geschaffen. Die Abstimmung von Bus- und Bahnverbindungen sowie die Aufnahme des Stadtbusverkehrs in den Verkehrsver-

bund Pforzheim-Enzkreis im Jahr 1997 führten zu einer Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Ebenso der Anschluss an die Karlsruher Stadtbahn zwei Jahre später, für die gerade ein zweiter Halt am Rößlesweg fertiggestellt wird.

Viele weitere interessante Informationen über die Geschichte der Eisenbahn in Mühlacker sind in dieser Broschüre zusammengetragen worden. Allen, die daran Anteil haben – insbesondere den Autoren und dem Modell-eisenbahnclub Mühlacker e.V. – möchte ich herzlich danken. Ebenso gilt mein Dank der Deutschen Bahn AG als Mitveranstalter der umfangreichen Feierlichkeiten sowie allen, die hierzu einen Beitrag leisten. Unsere Gäste aus nah und fern heiße ich in Mühlacker herzlich willkommen!

Arno Schütterle
Oberbürgermeister

Liebe Bürgerinnen und Bürger,



das Bahnhofsfest in Mühlacker ist Anlass für einen Rückblick auf 150 Jahre wechselvolle badisch-württembergische Eisenbahngeschichte. Aus Sicht des Ministeriums für Umwelt und Verkehr steht dabei die jüngste Geschichte im Mittelpunkt, nachdem mit der Regionalisierung im Jahre 1996 das Land die Verantwortung für den Schienenperso-

nennahverkehr übernommen hat. Mühlacker gehörte dabei zu den ersten Nutznießern: Die Einrichtung des neuen Nahverkehrssystems mit Regional-
express und Stadtbahn im Halbstundentakt zwischen Pforzheim und Bietigheim-Bissingen zählt zu den ersten Projekten unter der Aufgabenträgerschaft des Landes. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten – hier wie anderswo hat sich gezeigt, dass Bahnfahren attraktiv ist, wenn interessante Fahrpläne und zeitgemäßes Wagenmaterial angeboten werden.

Auch in jüngster Zeit konnte Mühlacker wieder von Angebotsverbesserungen profitieren: Um nach dem Wegfall der Interregios die stündliche, schnelle Verbindung zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim und Mühlacker sicherzustellen, haben wir uns im Interesse der Fahrgäste trotz erheblicher Kosten zur Schaffung eines zusätzlichen Angebots entschlossen und eine neue IRE-Linie eingerichtet. Ein Fahrgast aus der schwierigen „Gründerzeit“ des Bahnhofs würde sich wohl angesichts dieses reibungslosen, vielfältigen badisch-württember-

gischen „Grenzverkehrs“ die Augen reiben! Leider wissen aber immer noch zu wenige, wie gut das Angebot gerade auch zwischen Stuttgart und Karlsruhe mittlerweile ist. Neben der landesweiten Werbekampagne für den „3-Löwen-Takt“ haben wir daher eine landesweite telefonische Fahrplanauskunft eingerichtet. Unter der Nummer 01805 / 77 99 66 können Sie sich Ihren nächsten Ausflug mit der Bahn zusammenstellen lassen.

Also, steigen Sie ein – dann hat der Bahnhof Mühlacker nicht nur eine interessante Vergangenheit, sondern auch eine hoffnungsvolle Zukunft!

Ihr

Stefan Mappus MdL
Staatssekretär im Ministerium für
Umwelt und Verkehr
des Landes Baden-Württemberg

Die Westbahn, das erste baden-württembergische Eisenbahnprojekt



Während in Norddeutschland die Ländereisenbahnen schon längst vernetzt waren, verhandelten die Länder Baden und Württemberg schon seit einem Jahrzehnt über die Verbindung beider Bahnen.

Württemberg hatte ein großes Interesse an einem Anschluss an den Rhein, an Mannheim, Frankfurt und Norddeutschland; Baden brauchte den Anschluss nach München und Wien, der sich mit

der heutigen „Magistrale für Europa“ deckt.

Insgesamt lagen drei Varianten auf dem Tisch:

1. Bietigheim – Heilbronn – Sinsheim – Wiesloch/Heidelberg
2. Bietigheim – Enzberg – Pforzheim – Durlach
3. Bietigheim – Klein-Villars – Bretten – Bruchsal.

Baden wollte die Pforzheimer, Württemberg die Heilbronner Linie durchsetzen. Letztere geriet sehr schnell aus dem Rennen und nach langen Verhandlungen einigte man sich auf die Brettener Linie, sodass am 4. Dezember 1850 der „Staatsvertrag über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen“ unterzeichnet werden konnte. Dieser Vertrag legte fest, dass die Bahn von der Ludwigsburg-Bietigheimer Strecke über Bretten nach Bruchsal zu führen sei und bei Mühlacker eine Lage erhalten müsse, die es möglich machte, eine Zweigbahn bis Pforzheim zu führen. Als Übergangsbahnhof wählte man einen Bahnhof am Eckenweiher Hof, der zwar auf der Gemarkung der Gemeinde Dürrenz lag, diese aber wohl kein Interesse hatte, dieser „künstlichen“ Station

ihren Namen zu geben. So musste der nächste Weiler **Mühlacker** für den Namen „herhalten“.

Für den Bau auf eigene Kosten und den Betrieb der Westbahn nach Bruchsal war Württemberg zuständig; es wurde aber in dem Staatsvertrag für Baden ein Rückkaufsrecht für den badischen Teil der Westbahn eingeräumt.

Am 1. Oktober 1853 erfolgte die Betriebseröffnung der von dem württembergischen Oberbaurat Etzel erbauten Bietigheim-Mühlacker-Bretten-Bruchsaler Bahn. Mit dem Bau des Enzviaduktes kurz nach der Station Bietigheim – einem der schönsten Eisenbahnbrücken Deutschlands – setzte sich Etzel ein besonderes Denkmal.

10 Jahre später, am 1. Juni 1863, wurde auch der Betrieb auf der Strecke Mühlacker-Pforzheim-Durlach aufgenommen.

Dr. Peter Schnell
Konzernbevollmächtigter
der Deutschen Bahn
für Baden-Württemberg

Die Entwicklung des Bahnhofs Mühlacker

von Uwe H. Hagmann

Mühlacker verdankt seine Stellung als wichtiger Industriestandort und seine Stadterhebung im Jahr 1930 der Verknüpfung zweier Staatseisenbahnen, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Schnittpunkt Mühlacker geplant wurden. Der Streckenverlauf von Bietigheim über Mühlacker bildete dabei nur eine Kompromisslösung zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden, die nach diversen Streckenvarianten und topographischen Untersuchungen mit dem Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 beschlossen wurde. Politische, strategische und finanzielle Interessen setzten sich dabei gegen raumplanerische Schwierigkeiten und die technische Realisierbarkeit durch.

Der Bahnhof, circa zwei Kilometer abseits der Gemeinde Dürrmenz liegend, gewann stetig an Bedeutung, bot doch die im Jahr 1853 eröffnete Westbahn im badischen Bruchsal Anschluss nach Heidelberg und Mannheim, von Bietigheim gelangte man über die Nordbahn gut nach Stuttgart, und der spätere Ast nach Pforzheim und Durlach ermöglichte eine bequeme Reise in die badische Residenz.

Die verkehrsgeographische Bedeutung des Bahnhofes wuchs stetig, was der zweigleisige Ausbau der Strecke bezeugt. Mittels technischer Innovationen (zum Beispiel Signalanlagen, Elektrifizierung) konnte die Streckenkapazität erneut deutlich gesteigert werden, doch die kurvenreiche Trassenführung ließ höhere Geschwindigkeiten kaum zu: die Eisenbahn stand nun in direkter Konkurrenz zum Auto und später zum Flugzeug. Die Bahn nahm die Herausforderung an, schneller zu werden. Lange politische Entscheidungswege, knappe Kassen sowie zahlreiche Bürgerbegehren verzögerten den Streckenneubau zusätzlich.

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke von Mannheim nach Stuttgart 1991 ging die überregionale Bedeutung des Bahnhofs Mühlacker drastisch zurück, selbst Güterzüge verkehren nachts auf der neuen Magistrale. Der neue, attraktive Nahverkehr ermöglichte dem Bahnhof Mühlacker aber inzwischen durch die intelligente Verknüpfung mit den eingebundenen Verkehrsträgern, seine Position als Verkehrsknotenpunkt im östlichen Enzkreis konsequent ausbauen zu können.

Der Bahnhof im 19. Jahrhundert

Die Vorgeschichte

Die ersten Eisenbahnen – ein kurzer historischer Abriss

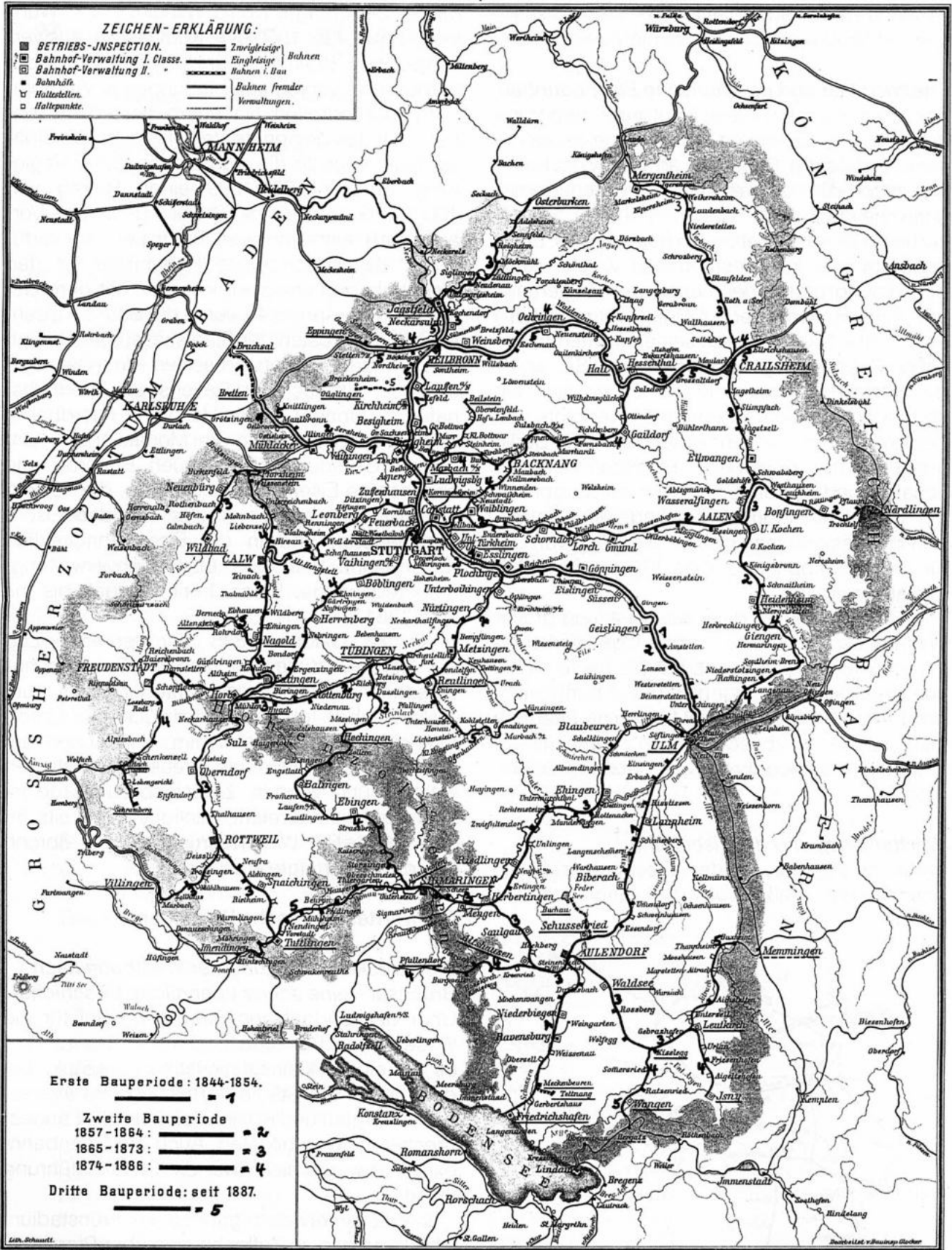
Das Aufkommen und die Verbreitung der Eisenbahn ist eng mit der flächendeckenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert verknüpft. Stetig wachsende Warenströme mussten rasch, sicher und kostengünstig bewältigt werden. Der Schienenbau sollte den Straßenbau ersetzen und später ergänzen. In England, dem Mutterland der Eisenbahn, nahm die Stockton-Darlington-Railway bereits im Jahr 1825 den Betrieb auf; in der Anfangsphase wurde sie als „Kohlenbahn“ bezeichnet. Bereits ein Jahr später ging die Liverpool-Manchester-Railway als erste Personen- und Güterbahn in Betrieb. Mit einer Streckenlänge von 53 Kilometern verband die Bahn die bedeutenden Industriestädte miteinander. In Deutschland verkehrte seit 1835 der „Adler“ als erste Eisenbahn auf der sogenannten „Ludwigsbahn“.

1838 beschloss der badische Landtag den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel, deren erster Streckenabschnitt bereits 1840 zwischen Mannheim und Heidelberg ohne Festakt und Eröffnungsfeier in Betrieb genommen wurde. Baden rollte also sang- und klanglos ins Eisenbahnzeitalter. Mit der Linie über Bruchsal nach Karlsruhe 1843 hatte Baden klar die Nase vorn, doch diese Weitsicht wurde durch verschiedene Eigenheiten nicht in strategische Vorteile umgemünzt. Mit der eigenen Breitspur (1.600 Millimeter) isolierte sich das Großherzogtum – es war mit dem kontinentalen Eisenbahnsystem nicht kompatibel. In Baden war man nämlich der Ansicht, dass „nie und nimmer ein badischer Wagen auf der württembergischen Eisenbahn fahren [würde], weil die größte Verwirrung und viel Unglück dadurch entstehen könnte“. Gerade noch rechtzeitig sah Baden seinen Fehler ein und baute in Rekordzeit zwischen Mai 1854 und April 1855 knapp 500 Kilometer Gleise, 66 Lokomotiven und über 1100 Wagen auf die Normalspur um.

Während Baden und Württemberg sich für das Staatsbahnsystem entschieden hatten,



ÜBERSICHTS-KARTE der Königl. Württemb. Staats-Eisenbahnen 1845/95.



Die württembergischen Eisenbahnstrecken 1845 – 1895.
(O. Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg)

wurden in anderen deutschen Ländern Eisenbahnen von privaten Gesellschaften erbaut und betrieben. Über die Vor- und Nachteile beider Systeme wurde lange gestritten – diese Diskussion hat an Aktualität bis heute nichts eingebüßt.

Friedrich List und der deutsche Eisenbahnbau

Der am 6. August 1789 in Reutlingen geborene Volkswirt und Demokrat wurde ohne akademische Vorbildung Professor an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät in Tübingen. Demokratische Ansichten brachten ihn in Widerspruch zum absolutistischen Staat des 19. Jahrhunderts, die ihm Festungshaft wegen „Ehrbeleidigung und Verleumdung der Regierung“ auf dem Hohenasperg („Demokratenbuckel“) einbrachte. Nach Abgabe seines württembergischen Passes emigrierte List in die USA, wo er die zweite Eisenbahnlinie baute und sich ein Vermögen verdiente. Friedrich List verfolgte den Gedanken, ein flächendeckendes, von Berlin ausgehendes deutsches Eisenbahnnetz zu schaffen und sah die Eisenbahn als „Zugpferd“ der deutschen Industrialisierung. Auch in Baden interessierte man sich für die Pläne von List für den Eisenbahnbau, eine Konzession blieb ihm aber versagt.

Seine Vorstellung, dass zur Schaffung großer Wirtschaftsräume eine vernünftige Verkehrsinfrastruktur notwendig ist, hat bis heute nichts von ihrer Aktualität eingebüßt (neue Bundesländer!). Am 30. November 1846 beging Friedrich List, zuletzt in bescheidenen Verhältnissen lebend und stark depressiv, in Salzburg Selbstmord.

Württemberg und die Eisenbahn

Württemberg war in der Eisenbahnfrage in besonderem Maße von den angrenzenden

Nachbarn Baden und Bayern abhängig, ein Umstand, der im Hinblick auf Baden zu langen Diskussionen und Verzögerungen führte. Zunächst beauftragte König Wilhelm I. von Württemberg im Jahr 1830 eine Kommission aus verschiedenen Beamten damit, Vorschläge über verbesserte Verkehrsverbindungen in Württemberg auszuarbeiten. Nachdem diese die Eisenbahn als das geeignete Verkehrsmittel empfohlen hatten, stellte die württembergische Regierung im Etat 1836/1839 einen Betrag von 100.000 Gulden für die Schulung (welche Voraussicht!) einheimischer Techniker zur Verfügung, damit sich diese Kenntnisse für den Eisenbahnbau aneignen konnten. Mit dem Gesetz vom 18. April 1843 wurde der Bau von Eisenbahnen auf Kosten der Staatskasse genehmigt. Von Stuttgart ausgehend sollten Ulm (Ostbahn) und über Biberach und Ravensburg Friedrichshafen (Südbahn) sowie Heilbronn (Nordbahn) erreicht werden. Knapp drei Monate später kam es zur Gründung einer neuen Behörde: die sogenannte Eisenbahnkommission, die 1858 in die Eisenbahnbaukommission (für den Eisenbahneubau) und in die Eisenbahndirektion (Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverwaltung) aufgeteilt wurde. Diese Trennung galt bis ins Jahr 1881.

Am 22. Oktober 1845 fuhr der erste Zug auf der 3,7 Kilometer langen „Centralbahn“ zwischen Cannstatt und Untertürkheim, zum 2. November folgte das Teilstück von Untertürkheim nach Obertürkheim, und schon am 20. November konnte die Strecke bis Esslingen weitergeführt werden. Ludwigsburg wurde im nächsten Jahr erreicht, Bietigheim bereits im Jahr 1847. Die Weiterführung nach Heilbronn (Nordbahn) erfolgte ein Jahr später.

Die württembergische Westbahn

Die Streckenfestlegung der Westbahn nach Bruchsal – eine schier unendliche Geschichte

Über den endgültigen Streckenverlauf für die Westbahn in Richtung badischer Grenze kam es zu einem kleinstaatlerischen Gezänk, bei dem selbst die Städte hartnäckig ihre Interessen verfolgten und Koalitionen über die Landesgrenzen hinweg bildeten. Auch die Eisenbahxperten waren sich über die Streckenführung uneins.

Interessanterweise gab es im Frühstadium Überlegungen, in Zuffenhausen über Pforzheim nach Karlsruhe abzuzweigen, während Mühlacker in den ersten Planungen überhaupt keine Rolle spielte. Eine Variante führte von Heilbronn über Sinsheim nach Wiesloch ins Badische. Eine zusätzliche Planung sah einen Streckenverlauf von Heilbronn über Bretten nach Karlsruhe



277
N 19.
Regierungs-Blatt
für das
Königreich Württemberg.

I. Unmittelbare Königliche Dekrete.

A) Gesetz,
betreffend den Bau von Eisenbahnen.

W i l h e l m,

von Gottes Gnade König von Württemberg.

In Betreff des Baues von Eisenbahnen im Königreich verordnen und verfügen Wir, nach Anhörung Unseres Geheimen-Raths und unter Zustimmung Unserer getreuen Stände, wie folgt:

Art. 1.

Es werden auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filsthäl mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der andern Seite mit der württembergischen Landesgrenze, so wie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden.

he vor, heute eine gut frequentierte Stadtbahnverbindung (S 4). Unstrittig war von Beginn an die Festlegung von Bretten nach Bruchsal (spätere Westbahn). Auch zwischen Bretten und Pforzheim sollte eine Bahnlinie gebaut werden.

Politisch höchst kompliziert war neben der Trassierung auch der Anschluss zum badischen Nachbarn. Die international bekannten Eisenbahnplaner und -erbauer Professor Charles Vignoles aus London, der österreichische Oberingenieur Negrelli, Baurat Knoll (Erbauer der Geislinger Steige als steilste Hauptbahn nördlich der Alpen), Regierungsingenieur Generalmajor von Seeger, der Zivilingenieur Klein aus Wien und Oberbaurat Karl Etzel (dessen Meisterwerk später die Brennerbahn werden sollte)

Württembergisches Gesetz über den Eisenbahnbau von 1843

Eisenbahnlyrik

Die Eisenbahnbegeisterung erfasste auch dichtende Zeitgenossen wie Josef von Eichendorff, Franz Grillparzer oder Nikolaus Lenau. In direktem Bezug zu Mühlacker steht Justinus Kerner. Der Arzt und Dichter begann seine ärztliche Tätigkeit 1810 in Dürrmenz. Über 40 Jahre lebte und praktizierte er in Weinsberg. Eine Weinsberger Rebzüchtung wurde nach dem berühmtesten Bürger der Stadt benannt und wird heute noch im Mühlacker Stadtteil Mühlhausen im Gewann Steigweinberg auf etwa drei Ar angebaut. Der Romantiker verfasste 1852 folgendes Gedicht:

Im Eisenbahnhofe

Justinus Kerner

Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,
Her braust's wie ein Gewitter schier.

In seinem Bauche schafft ein Feuer,
Das schwarzen Qualm zum Himmel treibt;
Ein Bild scheint's von dem Ungeheuer,
Von dem die Offenbarung schreibt.

Jetzt welch ein Rennen, welch Getümmel,
Bis sich gefüllt der Wagen Raum!
Drauf „Fertig!“ schreit's, und Erd und Himmel
Hinfliegen, ein dämonscher Traum.

Dampfschnaubend Tier! Seit du geboren,
Die Poesie des Reisens flieht;
Zu Roß mit Mantelsack und Sporen
Kein Kaufherr mehr zur Messe zieht.

Kein Handwerksbursche bald die Straße
Mehr wandert froh in Regen, Wind,
Legt müd sich hin und träumt im Grase
Von seiner Heimat schönem Kind.

Kein Postzug nimmt mit lustgem Knallen
Bald durch die Stadt mehr seinen Lauf
Und wecket mit des Posthorns Schallen
Zum Mondenschein den Städter auf.

Auch bald kein trautes Paar die Straße
Gemütlich fährt im Wagen mehr,
Aus dem der Mann steigt und vom Grase
Der Frau holt eine Blume her.

Kein Wanderer bald auf hoher Stelle,
Zu schauen Gottes Welt, mehr weit,
Bald alles mit des Blitzes Schnelle
An der Natur vorübereilt.

Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten
Wie machst du Erd und Himmel kalt!
Wär ich, eh du gespielt mit Dünsten,
Geboren doch im wildsten Wald!

Wo keine Axt mehr schallt, geboren,
Könnt's sein, in Meeres stillem Grund,
Dass nie geworden meinen Ohren
Je was von deinen Wundern kund.

Fahr zu, o Mensch! Treib's auf die Spitze,
Vom Dampfschiff bis zum Schiff der Luft!
Flieg mit dem Aar, flieg mit dem Blitze!
Kommst weiter nicht als bis zur Gruft.



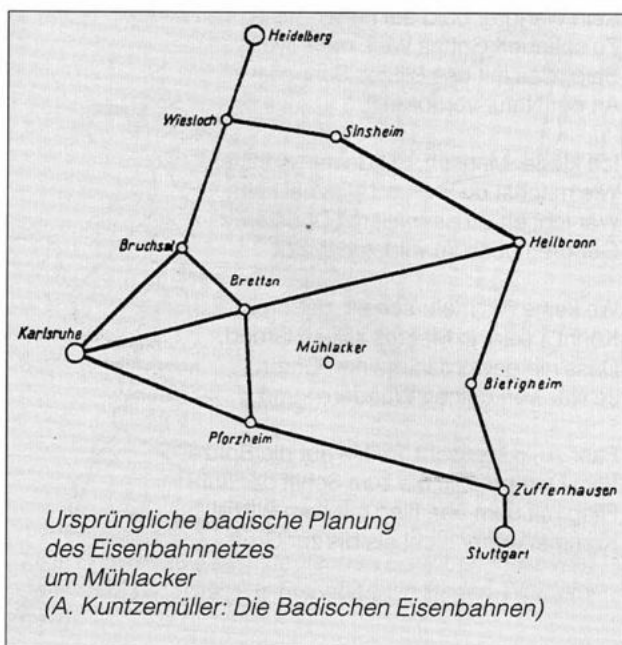
stellten die verschiedenen Streckenvarianten vor, wobei letztendlich Etzels Vorschläge mit Einschränkungen realisiert wurden.

Der Landtag diskutierte 1842 zunächst Negrellis Empfehlung, die Enzüberquerung für die nach Heilbronn führende Nordbahn an der Bissinger Sägmühle durchzuführen. Diese Anregung wurde zwar dann doch nicht realisiert, aber Negrelli war der erste, welcher eine gemeinsame Linienführung der Westbahn bis Mühlacker („Am Eckenweiher Hof“) – hier mit dem Ast nach Pforzheim – und weiter nach Bruchsal vorschlug.

Weitere Varianten der Streckenführung

Im Dezember 1843 empfahl Vignoles dem König eine Strecke durch das Enztal: „(ich) erklärte meine Absicht, nach Überschreitung der Enz, die Linien gegen Illingen auf das Plateau zwischen Enz und Metter zu legen und bei jenem Orte die an die badische Grenze ziehende, durch den früheren Regierungs-Ingenieur General v. Seeger entworfene Linie anzuknüpfen.“ Gegen diese Trassierung über Knittlingen und Kleinvillars zur Landesgrenze sprachen sich aber die Städte Heilbronn und Pforzheim aus.

Die in einem Gutachten von Etzel vom Februar 1844 vorgestellte Westbahn sah eine Streckenführung von Stuttgart nach Ludwigsburg und weiter über Eglosheim – Tamm – Unterriexingen – Vaihingen/Enz – Illingen – Maulbronn – Ölbronn – Kleinvillars nach Bretten vor. Die Trasse hätte Mühlacker nicht berührt und wäre etwa bei der Lienzinger Frauenkirche vorbeigeführt worden. Württemberg ließ nun weitere Streckenvarianten in Richtung Baden, das in die Untersuchungen mit einbezogen wurde, ausarbeiten:



- Tamm – Pforzheim
- Tamm – Kleinvillars
- Feuerbach – Pforzheim und
- Heilbronn – Wiesloch.

In einem weiteren Gutachten vom 30. Oktober 1848 untersuchte Etzel die folgenden Möglichkeiten:

- Zuffenhausen – Ditzingen – Friolzheim – Pforzheim (39,8 km)
- Zuffenhausen – Tamm – Bissinger Sägmühle – Illingen – Enzberg – Pforzheim (47,1 km) und
- Zuffenhausen – Tamm – Bietigheim – Illingen – Enzberg – Pforzheim (51,1 km).

Etzel konnte bei seinen Planungen auf die Untersuchungen des Generals von Seeger (s.o.) zurückgreifen. Der Vorschlag von Karl Etzel, die Westbahn in Bietigheim als dem sogenannten „Scheidepunkt“ abzuzweigen, war leicht nachzuvollziehen: wegen der wesentlich günstigeren topographischen Lage konnte auch das Brückenbauwerk über die Enz kürzer ausgeführt werden.

Auf Grund dieser Ergebnisse prüfte Etzel weiter und stellte folgende Streckenverläufe zur Diskussion:

- Bietigheim – Illingen – Pforzheim – Durlach (57,9 km)
- Bietigheim – Bretten – Bruchsal – Durlach (65,2 km)
- Bietigheim – Bretten – Bruchsal – Heidelberg (80,3 km) und
- Bietigheim – Heilbronn – Wiesloch – Heidelberg (88,7 km).

Seine Arbeiten zeigten klar, dass zur Anbindung an das badische Eisenbahnnetz nur eine Streckenführung über Bruchsal (und weiter nach Heidelberg und Mannheim) sinnvoll war, da hier die maximale Steigung nur 1 zu 100 beträgt, über Pforzheim aber 1 zu 66. Auch heute werden die schweren Güterzüge über Bruchsal gefahren, die hier erlaubte Grenzlast liegt etwa 20 Prozent höher – ein nicht unerheblicher betrieblicher Vorteil.

Während Württemberg stark an einer günstigen Verbindung zum Rheinhafen Mannheim interessiert war (der Rhein war damals vor der Rheinregulierung zwischen Mannheim und Basel nur eingeschränkt schiffbar), wollte Baden besonders eine Ost-West-Achse über Pforzheim herstellen. Der Streit über den „richtigen Schienenweg“ dauerte gut acht Jahre und verzögerte den Bahnbau erheblich.

Die endgültige Streckenfestlegung

Nach den Vorschlägen von Etzel waren nur noch zwei Varianten sinnvoll:

- Württemberg war bestrebt, die Bahn durchs Mettetal über Maulbronn nach Knittlingen oder Kleinvillars an die badische Landes-



grenze zu führen. Hier sollte der Anschluss nach Bruchsal oder Pforzheim erfolgen. Die Kosten Bietigheim – Knittlingen wurden mit knapp 4.600.000 Gulden errechnet.

- Baden sah den Anschluss nach Pforzheim in Illingen und denjenigen nach Bretten in Maulbronn.

Entscheidend war, dass der Bau zweier Linien (Pforzheimer und Bruchsaler Ast) zunächst nicht finanzierbar war, die Strecke über Bruchsal Richtung Norden am kürzesten, Richtung Frankreich aber nur einen geringen Umweg erforderte, während die Bahn über Pforzheim – Durlach zwar für die West-Ost-Richtung – abgesehen von den ungünstigen Neigungsverhältnissen – etwas kürzer, Richtung Norden aber einen deutlichen Umweg mit sich bringen würde. Trotz dieser ökonomischen Vorteile für die Trasse Bietigheim – Bruchsal war bis Anfang 1850 noch immer keine Einigung mit der badischen Regierung zustande gekommen.

Für die Vollendung der Durchgangslinie Wien – Amsterdam und Wien – Paris fehlte nur noch die badisch-württembergische Vereinbarung über den gemeinsamen Grenzbahnhof. Unterdessen wurde in der „Eisenbahn-Zeitung“, die von Etzel herausgegeben wurde, verlautbart, dass sich eine Privatgesellschaft gegründet hätte, die den Streckenbau übernehmen würde, falls sich beide Staaten nicht einigen könnten. Etzel stilisierte die Entscheidung über den Bau zu einer „Weltfrage“ hoch: „Die Hauptbahn des Kontinents ..., eine Weltbahn, ... ist diejenige, welche entsteht, wenn die süddeutsche Ost-West-Bahn mit der belgischen Staatsbahn in Verbindung gebracht wird zu einem ununterbrochenen Ganzen“, schreibt Etzel am 30. Juni 1850 in der „Eisenbahn-Zeitung“.

Nachdem der politische Druck – durch weitere Artikel und aus dem Ausland – stark angewachsen war, einigten sich Ende 1850 die beiden Staaten auf einen Staatsvertrag (vom 4. Dezember 1850). Dort wurde zwischen Baden und Württemberg die Fortführung von Bietigheim nach Bruchsal über Bretten festgeschrieben. Die württembergische Regierung verpflichtete sich hierin, die Bahn nicht nur bis zur Landesgrenze zu bauen und zu betreiben, sondern auch weiter bis zum Anschluss nach Bruchsal an die Rheintalbahn. Baden gab seine Position für eine Abzweigung in Illingen nach Pforzheim auf, Württemberg verzichtete auf die Führung durch das Mettertal, so dass die Westbahn von Bietigheim über Illingen nach Mühlacker („Eckenweiher Hof“), Ölbronn und Bretten führte und in Mühlacker der Anschluss nach Pforzheim festgelegt wurde.

Der Bahnhof Mühlacker

Mühlacker wird an das Eisenbahnnetz angeschlossen – umfangreiche Bauarbeiten entlang der Strecke

Der Baubeginn der Westbahn unter Leitung von Oberbaurat Etzel erfolgte noch im Jahr 1850. Umfangreiche Vorarbeiten wie beispielsweise die Erstellung genauer Katasterkarten wirkten sich stark beschleunigend auf den Bau der Strecke aus. Über Bauverzögerungen durch einen instabilen Untergrund ist nichts bekannt, lediglich zwischen Bretten und Heidelberg bei Bruchsal berichtete Baudirektor von Morlok über ein Problem mit Lößschichten, das durch Ableiten des Wassers gelöst werden konnte.

Für die Erd-, Brücken-, Fluss- und Uferarbeiten entlang der Strecke wurden zahlreiche Ausschreibungen in der Zeitung „Der Bürgerfreund“ veröffentlicht, dazu kam noch die Erstellung von Bahnwärterhäusern entlang der Strecke. Ortsansässige Betriebe profitierten in großem Maße von diesen Investitionstätigkeiten. Eine Anweisung des Oberamts Maulbronn von 1852 an die Ortsvorsteher hat auch heute nichts von ihrer Aktualität eingebüßt: auswärtige Arbeiter durften ohne einwandfreie Personalpapiere die Arbeit nicht aufnehmen!

Die Baukosten für die Westbahn betragen insgesamt 11.370.000 Mark, der Kilometer kostete also 206.400 Mark und stellte damit zwar die teuerste Strecke in Württemberg (im Durchschnitt wurden nur 185.300 Mark pro Kilometer verbaut) dar, aber ähnliche Trassenführungen in Baden schlugen immerhin mit 210.700 Mark zu Buche.

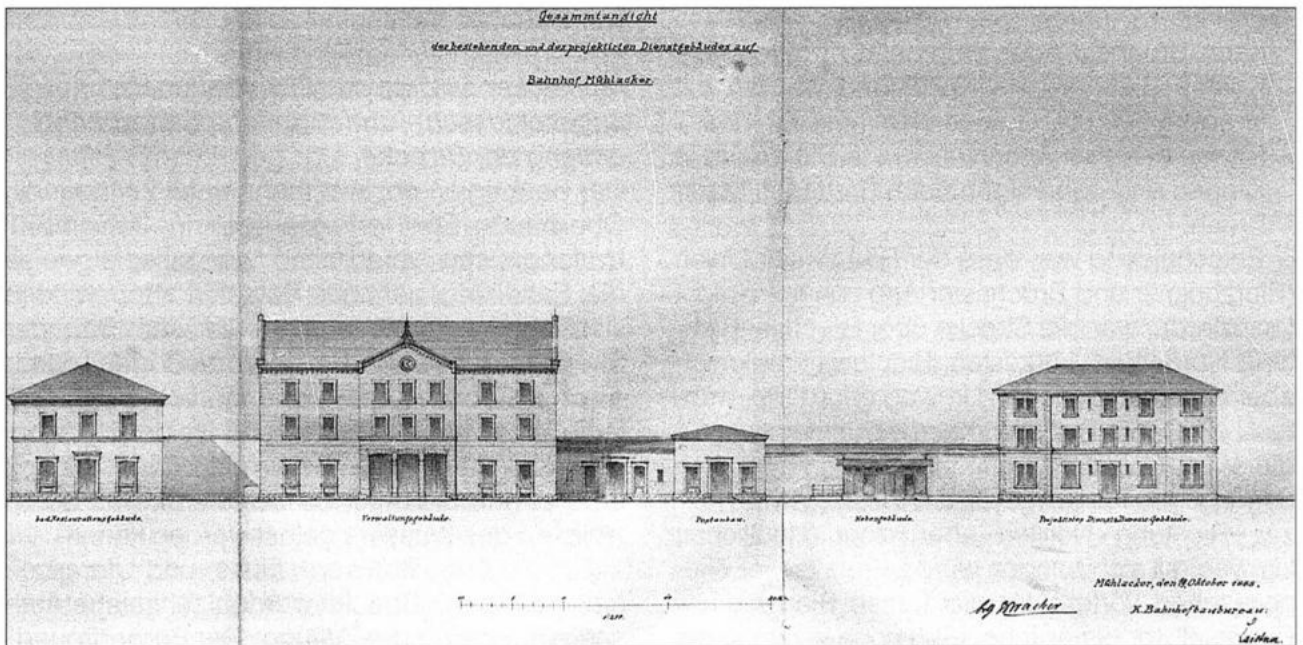
Mit der Westbahn von Bietigheim nach Bruchsal waren nun alle Bauprojekte der sogenannten Stammbahnen vollendet. Ihr Erbauer Karl Etzel arbeitete anschließend für die Gotthardbahn, doch sein größtes Werk, die Vollendung der Brennerbahn, erlebte er nicht mehr. Von König Wilhelm I. geadelt, starb er im Jahr 1865.

Der Bahnhof Mühlacker wird eingeweiht

Der Bahnhof hatte bei seiner Inbetriebnahme eine Länge von 1218 Fuß, seine größte Breite betrug 210 Fuß. Zwei Zugstraßen konnten eingerichtet werden, fünf Handweichen waren vorhanden. Der erste „Probezug“ erreichte, von Bietigheim kommend, Bruchsal am 20. September 1853 gegen 12.00 Uhr. An sehr hohe Hof- und Staatsbeamte wurden 70 Einladungskarten für eine Festfahrt am 27. September ausgegeben, für den öffentlichen Verkehr stand die Bahn ab dem 1. Oktober 1853 der Bevölkerung zur Verfügung. Bereits im selben Monat wurde eine „Busverbindung“ Pforzheim – Mühlacker eröffnet.

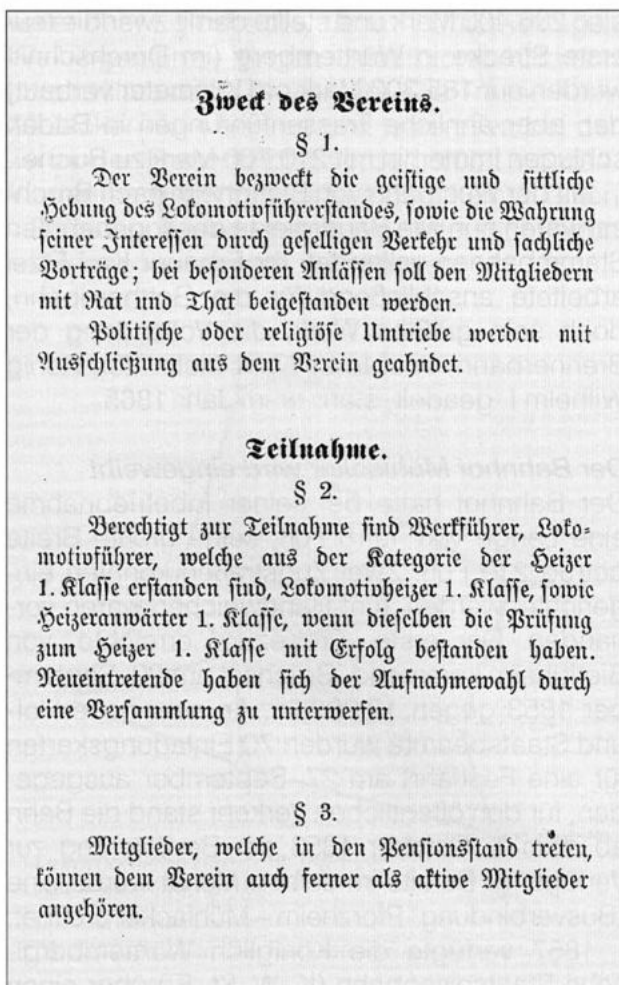
1857 verfügte die Königlich Württembergische Staatseisenbahn (K. W. St. E.) über einen





„Gesamtsicht des bestehenden und projektierten Dienstgebäudes auf Bahnhof Mülacker“ 1888 (Bundesbahnarchiv)

Aus den Statuten des Lokomotivführervereins Mülacker von 1902 (Stadtarchiv Mülacker)



Fuhrpark von 768 Fahrzeugen und 62 Lokomotiven. Auch die finanziellen Angelegenheiten entwickelten sich prächtig: es wurde eine Rendite von 5,5 Prozent erwirtschaftet.

Der Bahnhof „Am Eckenweiher Hof“ – ein unbedeutender Weiler macht Karriere

Dass der Bahnhof Mülacker mit seiner Lage lange strittig war, zeigte sich in vielen Diskussionen. Bereits am 20. Februar 1845 antwortete in einer Sitzung der Zweiten Badischen Kammer Staatsminister Christian von Boeckh auf eine Anfrage des Abgeordneten Albert Knittel Folgendes: „Den sonderbaren Gedanken, am Eckenweiher Hof einen Bahnhof zu bauen, hat kein Mensch gefasst, ich weiß nicht, wer auf die sondervolle Idee gekommen ist, an einem abgelegenen Hofe einen Bahnhof bauen zu wollen.“

Die Problematik mit der Namensgebung war groß, denn als der Bahnhof am 27. September 1853 dem Betrieb übergeben wurde, weigerten sich angeblich die Gemeinderäte, dem „Außen-seiter“ den Namen Dürrmenez zu geben (im Stadtarchiv Mülacker finden sich allerdings keine Gemeinderatsprotokolle oder Belege für diese Aussage!). Der unbedeutende Weiler Mülacker musste nun die Namenspatenschaft übernehmen, obwohl es eine Gemarkung Mülacker nach der Verschmelzung von Mülacker und Dürrmenez nicht mehr gab, wie der ausgewiesene Eisenbahnfachmann Albert Kuntzemüller betont. Auch die Gemarkung „Eckenweiher“ wurde bereits im Jahr 1832 durch die württembergische Landesvermessung der Gemarkung Dürrmenez zugeteilt.



Die kritischen Einwände des badischen Eisenbahnfachmanns Kuntzemüller zur Lage des Bahnhofes Mühlacker

In seinem viel beachteten Buch „Die badische Eisenbahn“ schreibt Kuntzemüller: „Die badisch-württembergische Grenze ist von Anfang an eine wahre crux für Geographen, Volkswirtschaftler, Eisenbahnbauer und Politiker gewesen“. Mühlacker sei ein ähnliches Problem wie der „lächerliche Knotenpunkt Friedrichsfeld [Bahnhof Mannheim-Friedrichsfeld an der Strecke Heidelberg – Mannheim bzw. Weinheim – Karlsruhe], insofern als auch hier ein großer Aufwand schmachvoll vertan und ein künstlicher Eisenbahnknotenpunkt sozusagen aus dem Boden gestampft wurde. Der künstlich geschaffene Übergangsbahnhof Mühlacker hat eine Geschichte, die schon beinahe ans Tragikomische grenzt.“

Der Eisenbahnkenner sah das freilich eher durch die „badische Brille“, wenig vorausschauend und vor allem nicht global, denn die „sonderbare Idee“ wurde tatsächlich erfolgreich verwirklicht, und der kleine Weiler Eckenweiher bildete mit seinem Bahnhof die Keimzelle für die spätere Stadt Mühlacker. Eine nachträgliche Rechtfertigung für die Lage des Bahnhofes sieht Kuntzemüller nicht, Industrialisierung und die Schaffung eines Verkehrszentrums lässt er als Argumente nicht gelten, sondern hält die Pforzheimer Gegend für ebenso

gut geeignet oder wahrscheinlich noch besser. Er sieht den Bahnhof Mühlacker als „geradezu vernunftwidrige Zusammenballung von Übergangsbahnhöfen“ an und führt beispielhaft die in der Nähe liegenden badisch-württembergischen Bahnhöfe Pforzheim, Bretten und Eppingen auf. „Mühlacker ist ein Beispiel dafür, wie man Eisenbahnbaupolitik nicht machen soll.“

Aber auch mit den badischen Bahnhöfen und ihrer oft prächtigen Opulenz, der „luxuriösen“ Gestaltung, geht er hart ins Gericht. Mit einem Seitenhieb auf das württembergische Mühlacker zitiert er die französische Tageszeitung „Le Temps“, die nüchtern die Unterschiede in der Baupolitik konstatiert: „Ab dem ersten württembergischen Bahnhof, der Station Mühlacker, wandelt sich das Bild vollständig. Der Bahnhof ist von schmuckloser Einfachheit, es gibt keine Bahnsteigunterführung, die ganze Ausstattung ist sehr primitiv. Übrigens ist Württemberg nicht wie Baden ein Durchreiseland, außer für den Orientexpress. Seine Bahnhöfe, weniger nett als diejenigen des Großherzogtums Baden, weniger weiträumig als die großen badischen Gebäude, genügen dem Verkehr. Sie könnten nur unter dem Vorbehalt prächtig aussehen, dass Überschüsse der schon jetzt sehr geringen Einnahmen, die noch weiter sinken werden, dafür verwendet würden.“

Auch wenn Albert Kuntzemüller es nicht wahrhaben will: Der Verknüpfung zweier Staatsbahnen hat Mühlacker seine weitere wirtschaftliche Entwicklung zu verdanken.

Mühlacker wird zum Grenzbahnhof

Die Weiterführung nach Pforzheim

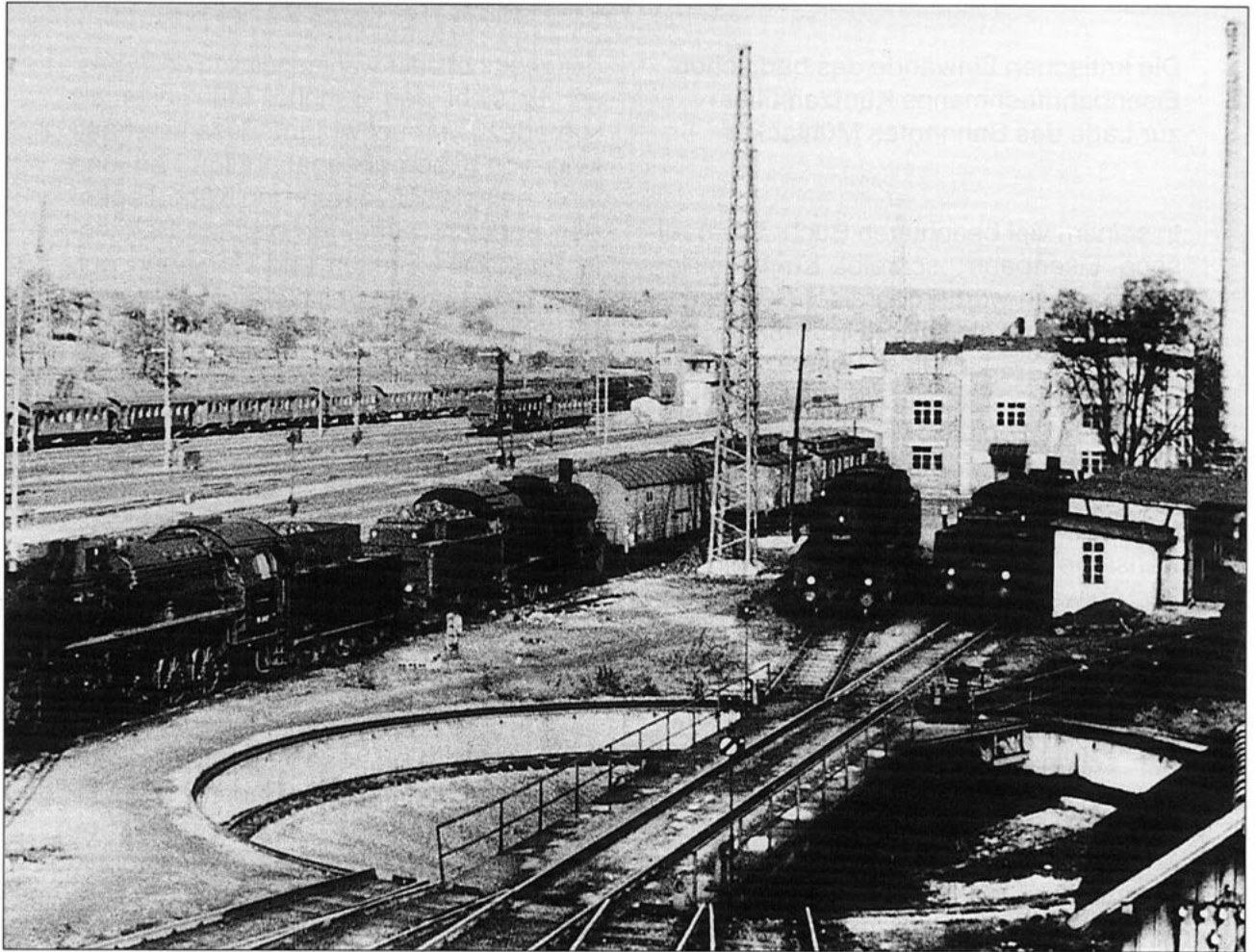
Während die badische Staatsbahn von Durlach nach Pforzheim eine Bahnlinie errichtete, wurde zwischenstaatlich heftig über die Fortführung bis Mühlacker gerungen: Württemberg wollte von Mühlacker bis Pforzheim eine württembergische Bahnlinie errichten zur Verbindung mit seinen geplanten Bahnen im Enz- und Nagoldtal.

Baden erhielt im Staatsvertrag vom 17. Dezember 1857 von Württemberg die Konzession, die gesamte Strecke von Durlach nach Mühlacker zu bauen, wo dann Anschluss an die „Bruchsaler Bahn“ bestand. Der Vertrag scheiterte jedoch in der badischen Ersten Kammer, und nach fast dreijährigen Verhandlungen wurde am 6. November 1860 ein neuer Vertrag abgeschlossen, der für Württemberg weniger günstig ausfiel. Und

so wurde die Strecke Mühlacker – Pforzheim unter badischer Verwaltung betrieben, während die Enztalbahn von Pforzheim nach Wildbad (eröffnet 1868) und die Nagoldbahn von Pforzheim nach Calw (1874) jedoch unter württembergischer Aufsicht und Leitung gebaut und betrieben wurden. Damit hatte auch Pforzheim einen badischen und einen württembergischen Bahnhof mit allen Konsequenzen.

Die großherzogliche Eisenbahnbauinspektion schrieb daraufhin ab November 1861 Arbeiten bis zur Landesgrenze, resp. Mühlacker aus. Zeugnis für diese Kleinstaaterei legt noch das ehemalige badische Bahnhofsgelände (heute ein staatliches Übergangwohnheim) ab. Der badische Bahnhof war übrigens teilweise als Kopfbahnhof ausgelegt, im nördlichen Teil gab es aber auch durchgehende Gleise in Richtung Stuttgart. Interessant erscheint in diesem Zusam-





Zwei Lokomotiven an der badischen Drehscheibe warten auf das Wenden (Stadtarchiv Mühlacker)

menhang eine Bekanntmachung vom Mai 1863, dass im Falle eines Brandes die Eisenbahn- und Telegrafenanstalten kostenlos benutzt werden konnten, was auch für den unentgeltlichen Transport der Mannschaften und Löschgeräte galt.

Die Staatsbahn unter badischer Regie von Mühlacker nach Pforzheim mit täglich sechs Zügen wurde schließlich am 1. Juni 1863 in Betrieb genommen. Knapp zehn Jahre nach der Eröffnung der Westbahn erhielt Mühlacker nun den Status eines „Grenzbahnhofes“ – mit all den sich ergebenden Problemen wie doppelten Anlagen für den Zugförderungsdienst und die Verwaltungen sowie einigen Kuriositäten. Dazu zählen eine württembergische und eine badische Zeit (siehe unten) und der Umstand, dass württembergische Stationsvorsteher zwar Strafen aussprechen durften, der entsprechende Obolus aber in die badische Kasse ging!

Permanent wurden Unterhaltungsarbeiten an den Strecken von Mühlacker nach Bruchsal/Pforzheim ausgeschrieben, nicht mehr zum Bahnbetrieb erforderliche Betriebsstoffe und Anlagen

verkauft bzw. versteigert. Während das Königlich Württembergische Betriebsbauamt Anstreicherarbeiten an den zehn Jahre alten Bahnhöfen Mühlacker, Illingen und Maulbronn vergab, bot die Großherzogliche Wasser- und Straßenbauinspektion überzähliges Baumaterial und -geräte zum Verkauf an (April und Juni 1864). Im Jahr 1870 wurde öffentlich um Angebote für neue, sicherere Schienen angefragt, die Bauverwaltung in Württemberg sollte die Schienen (von niederem zu höherem Profil) austauschen.

In den Jahren 1870/71 (Deutsch-französischer Krieg) bekam der Bahnhof Mühlacker erstmals eine strategisch-militärische Bedeutung: Truppen- und Gefangenentransporte wurden über den Bahnhof Mühlacker gefahren.

Württemberg verkauft den Abschnitt Bretten – Bruchsal an Baden

Baden hatte seinen Fehler (Staatsvertrag vom 4. Dezember 1850 – eine württembergische Bahn auf badischem Boden!) längst eingesehen und machte von seinem Rückkaufrecht Gebrauch. Mit dem Staatsvertrag vom 15. November 1878 wurde der Rückkauf der Strecke Bretten – Bruchsal an Baden besiegelt. Details wurden zunächst nicht geregelt, selbst die Rückkaufsumme nicht – für eine Abschlagszahlung von 2.500.000 Mark willigte Württemberg schließ-



lich ein. Seit dem Bau des Streckenabschnitts war der Schienenpreis von damals zwölf Mark/Tonne um die Hälfte auf nunmehr sechs Mark gesunken. Die Verhandlungsführer einigten sich auf einen Mittelwert von neun Mark – Baden bezahlte also das 1,5-fache für 25-jährige, gebrauchte Schienen! Das Ergebnis wurde unter Bezug auf die „freundnachbarliche Gesinnung“ als „ein Lichtblick in unserer eisenbahnarmen Zeit“ schöngeredet. Zum Winterfahrplanwechsel 1879/80 gingen das Eigentum und der Betrieb dieses Streckenabschnitts an Baden über.

Die Bahnhofsgebäude

Gebäude des württembergischen Bahnhofs aus der Eröffnungszeit 1853 (nach Morlok)

1853 bestanden am württembergischen Bahnhof Mühlacker folgende Gebäude:

- ein Verwaltungsgebäude
- ein Güterschuppen
- eine Wagenremise
- eine Lokomotivremise.

Der Wechselbahnhof von 1863 (Strecke nach Pforzheim) besaß eine Breite von 63 Metern und eine größte Breite am Ende der Rangiergleise von 160 Metern. Erstellte wurden auf demselben:

- eine gemeinschaftliche Umladehalle
- ein badisches Verwaltungsgebäude
- eine badische Lokomotivremise mit Anbau
- eine badische Wagenremise mit Anbau.

Nach Fertigstellung der beiden sich in Mühlacker schneidenden Strecken 1863 standen umfangreiche Immobilienaktivitäten im Vordergrund. Von 1887 bis 1892 bestand ein Bahnhofsbaubüro, das den größeren Umbau im Jahr 1889 leitete. Doch schon die baulichen Veränderungen von 1905 wurden durch das Königliche Betriebsbauamt erledigt.

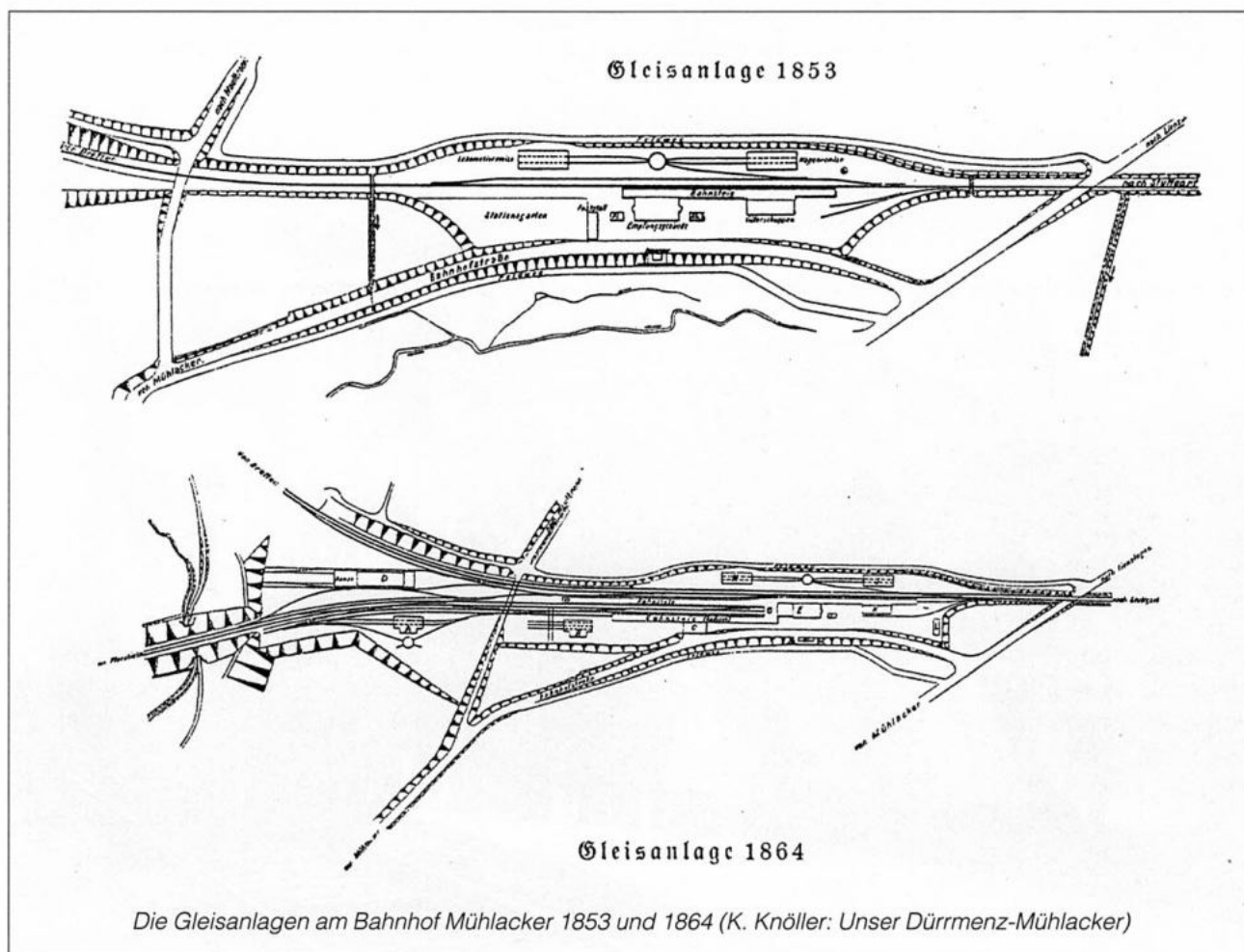
Bei den Bauherren wurde peinlich zwischen den verschiedenen Verwaltungen unterschieden. Auf der württembergischen Seite werden genannt:

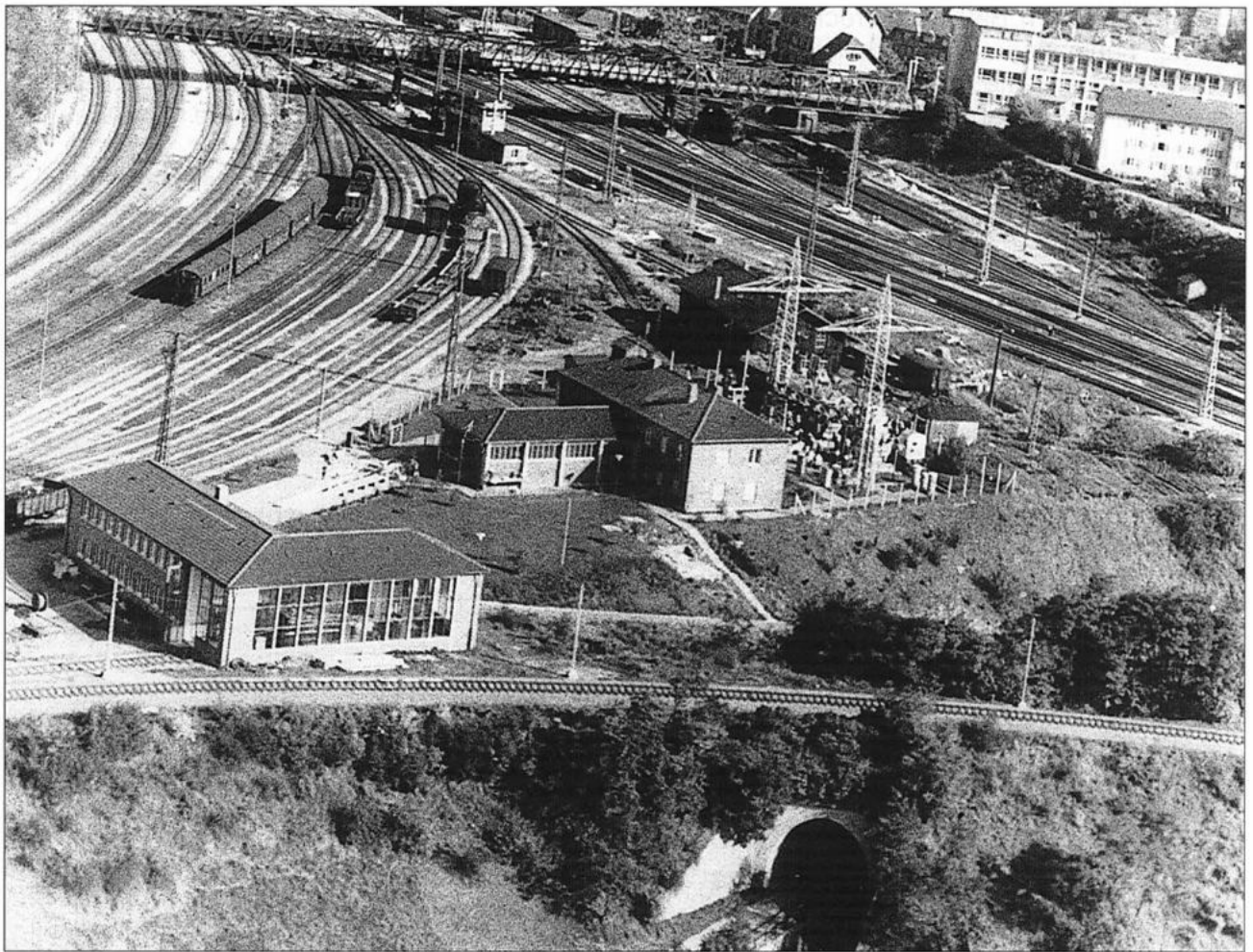
- Württembergische Eisenbahnverwaltung,
- Eisenbahnbauinspektion Mühlacker und
- Königliches Betriebsbauamt Mühlacker.

Baden ließ unter der Regie der

- Großherzoglichen Badischen Eisenbahn
- Badischen Eisenbahnverwaltung und
- Badischen Bahnbauverwaltung

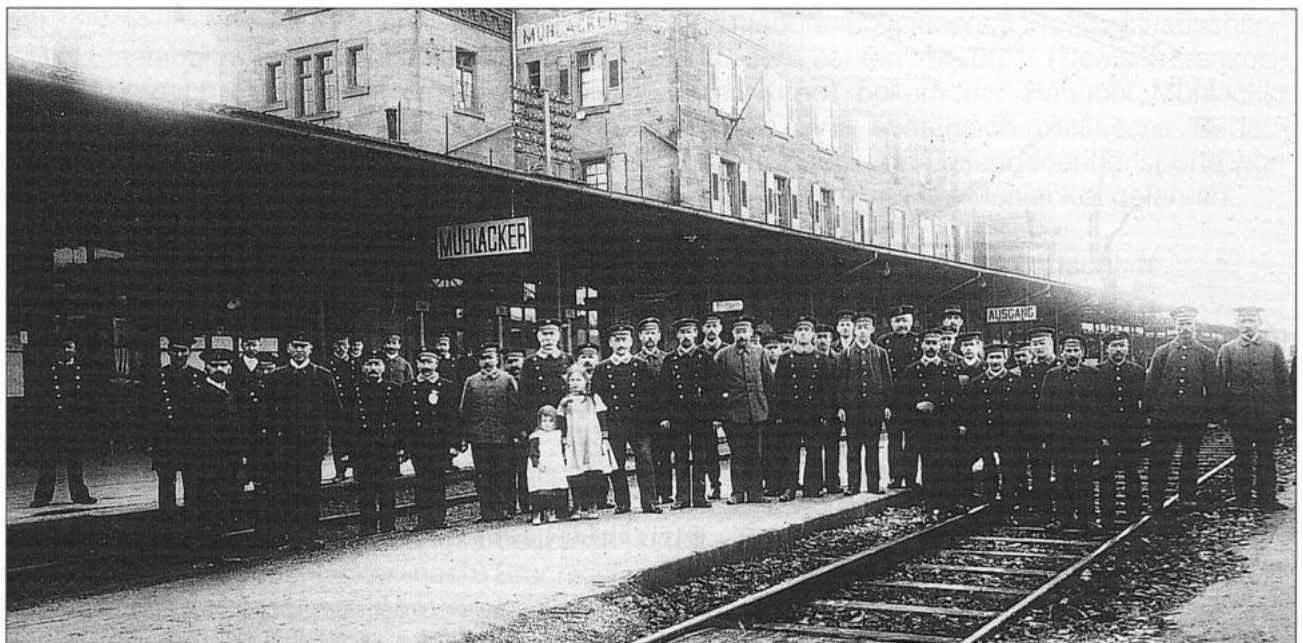
bauen.





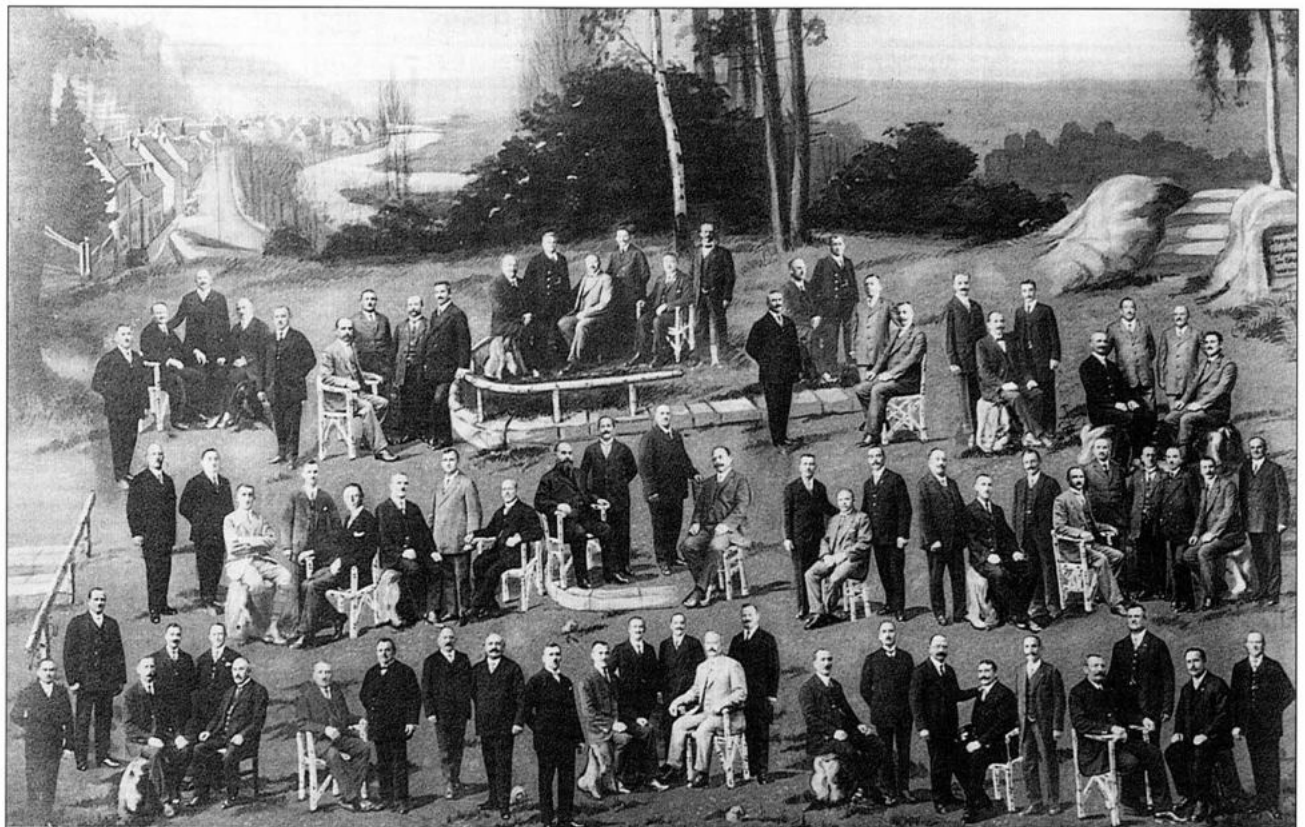
Das Gleisdreieck Bruchsal – Karlsruhe – Stuttgart mit der Eisenbahnbrücke Friedrichstraße 1958.
 Von links nach rechts: Fahrleitungsmeisterei, Bundesbahnschmiede, Umspannwerk (Stadtarchiv Mühlacker)

Ein Teil der 268 Beschäftigten am württembergischen Bahnhof Mühlacker um 1907 (Stadtarchiv Mühlacker)



Einige ausgewählte Bauvorhaben
*der Königlich Württembergischen und
 Großherzoglichen Badischen Eisenbahnen
 im Bereich des Bahnhofes Mühlacker*

- | | | | |
|------|--|------|---|
| 1885 | Erweiterung des württembergischen Verwaltungsgebäudes, des Wasserstationsgebäudes und weiterer Gebäude | 1906 | württembergisches Stallgebäude |
| 1892 | württembergische Lokomotivremise, Maschinenhaus zur elektrischen Beleuchtung | 1907 | Errichtung einer Kantine für das württembergische Eisenbahnpersonal |
| 1895 | badische Übernachtungslokale | 1908 | Neubau eines Elektrizitätswerks |
| 1897 | Vergrößerung des württembergischen Ölmagazins, württembergisches Dienstwohngebäude mit Waschküche, Pumpstation | 1909 | württembergisches Pumpstationsgebäude, Dampfkesselanlage, Waschküchenanbau |
| 1898 | Vergrößerung der württembergischen Lokomotivremise, Schmiede | 1910 | Vergrößerung des württembergisches Stellwerks, badische Stellwerksbude 7, Verlängerung der württembergischen Stellwerksbude 5 |
| 1901 | badisches Maschinenhaus, württembergische Dienstwohngebäude | 1913 | württembergisches Abortgebäude mit Kohlenraum |
| 1902 | Dienstwohngebäude | 1918 | württembergischer Schuppen für Koksaubereitung |
| 1905 | württembergisches Dienstwohngebäude | 1919 | Stellwerksbude 8 |
| | | 1927 | Aufstellung eines Backofens bei Posten 52 |
| | | 1930 | Ausbau Stellwerk 7 |
| | | 1937 | Bau einer Waschküche |
| | | 1941 | Grunderwerb für die Verbindungskurve |



*Die Mitglieder der Ortsgruppe 409 Mühlacker der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
 beim 25jährigen Jubiläum 1927 (K. Castan)*



Dienstwohnungen und Personal

Die Eisenbahnverwaltung errichtete bis 1913 in 15 Gebäuden insgesamt 79 Wohnungen in Mühlacker, davon 50 Dienstwohnungen, überwiegend für Unterbeamte, sowie 29 Mietwohnungen für Beamte, Unterbeamte und Arbeiter. 64 Wohnungen besaßen drei Zimmer, für die ein jährlicher Mietzins von 168 Mark zu entrichten war. Die Beamtenwohnungen mit mehr als drei Zimmern kosteten 370 Mark Jahresmiete, während für die vier Wohnungen im Wohngebäude der Postverwaltung Jahresmieten von 200 bis 300 Mark verlangt wurden. Da in jener Zeit nur sehr wenige Wohnungen über ein eigenes Badezimmer verfügten, wurde als willkommene Annehmlichkeit eine Badeanstalt für das Eisenbahn- und Postpersonal gebaut.

Im Jahr 1921 erreichte die Bahnstation mit 383 Personen ihren höchsten Personalstand, 1926 sank der Personalbedarf auf 156 Köpfe. Begründet wurde der Rückgang mit der Neuorganisation (Reichsbahn), technischen Neuerungen (durchgehende Druckluftbremse), Vereinfachungen im Betriebsablauf und der Verlegung des sogenannten „Verschiebebahnhofs“ zum neu erbauten Rangierbahnhof Kornwestheim.

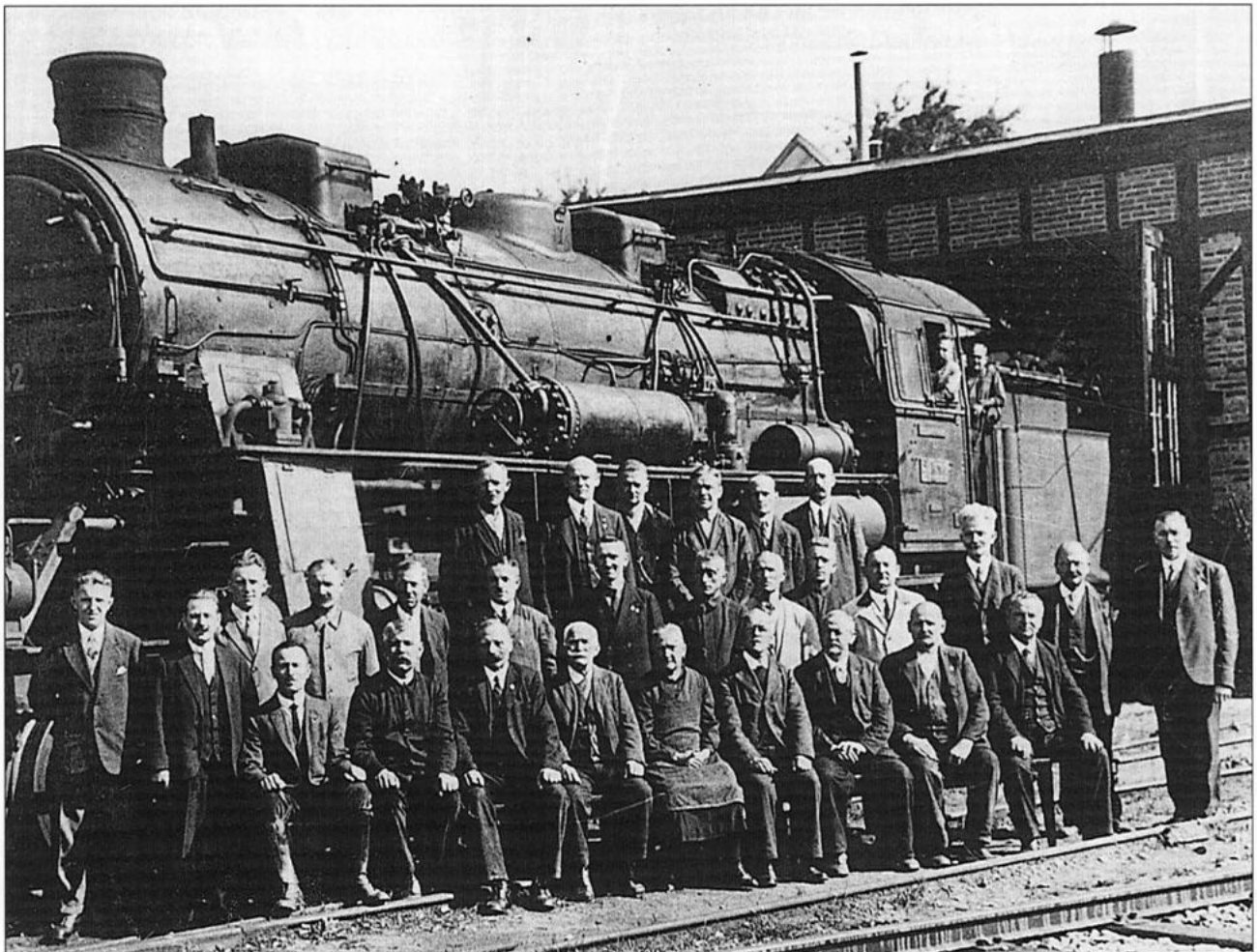
Güterzuglok mit Bediensteten im Juni 1935 vor dem württembergischen Bahnbetriebswerk (Stadtarchiv Mühlacker)

Der Taglohn eines Stationsvorarbeiters lag 1913 in Mühlacker bei 3,57 Mark, der eines Rangierleiters bei 4,40 Mark. Ein Lokomotivführer verdiente zwischen 1.700 und 2.700 Mark jährlich, ein Schaffner zwischen 1.300 und 1.800 Mark. Ein Lokomotivführer konnte in herausgehobener Stellung soviel wie der Bahnhofsvorsteher eines größeren Bahnhofs verdienen – wie sich die Zeiten geändert haben! Ein Zugführer verdiente in etwa gerade mal die Hälfte eines Lokomotivführers. An der Spitze der Verdienstskala stand der Maschinenmeister mit stolzen 3.800 Mark.

Neuerungen in Technik und Organisation

Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu erhöhen, wurden 1878 auf dem Abschnitt Stuttgart – Bretten Einfahrsignale aufgestellt, damals als „Bahnhofabschlußsignale“ bezeichnet. Kurz danach nahm man neue elektrische Wärteläutesignale für die Strecke von Mühlacker nach Bretten in Betrieb.

Mit dem Staatsvertrag von 1878 wurde auch die Regelung der getrennten Betriebsdienste und der Verwaltungen aufgegeben und einheitlich durch die württembergische Eisenbahnverwaltung erledigt. Der Bahnstabsverwalter von Mühlacker erhielt als Folge des Verkaufs die



Vorsteher des Bahnhofs Mühlacker seit Inbetriebnahme

27. 09. 1853 – ?	Hils, Bahnhofsvorstand und Postexpeditor
1857 – 1859	Gutekunst, Bahnhofsverwalter und Posthalter
1863 – 30. 06. 1865	Hörner, Bahnverwalter I. Klasse und Postmeister
01. 07. 1865 – 30. 04. 1869	Pross, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postamtsvorstand, ab 1866 Postmeister
01. 05. 1865 – 30. 04. 1870	August Bienz, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister
01. 05. 1870 – 31. 12. 1879	Lieb, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister
01. 01. 1880 – 11. 09. 1882	Hutzenlaub, titulierter Bahnhofsinspektor
12. 09. 1882 – 25. 08. 1883	Beutter, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister, später titulierter Betriebsinspektor
20. 10. 1883 – 19. 02. 1884	Breckle, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister, später titulierter Betriebsinspektor
24. 05. 1884 – 21. 10. 1888 †	Kessler, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister
29. 01. 1889 – 17. 06. 1894	Hopf, titulierter Bahnhofsverwalter und Postmeister, später titulierter Betriebsinspektor
18. 06. 1894 – 13. 07. 1895	Steiner, titulierter Bahnhofsinspektor und Postmeister
13. 07. 1895 – 20. 10. 1903 †	G. Springer, Bahnhofsverwalter I. Klasse und Postmeister, ab 1899 Bahnhofsinspektor und Postmeister (ab 18. 03. 1902 von den Aufgaben eines Postamtsvorstehers entbunden). Trennung von Bahn und Post.
01. 01. 1904 – 14. 02. 1906	Grauner, Bahnhofsinspektor, zusätzlich Betriebsinspektor der Strecke Bietigheim – Bretten.
15. 02. 1906 – 31. 12. 1909	Julius Springer, Bahnhofsinspektor, zusätzlich Betriebsinspektor (s.o.)
15. 02. 1910 – 12. 02. 1927 †	Straub, Bahnhofsverwalter, ab 1920 Eisenbahninspektor, ab 1. 4. 1921 Bahnhofsobersinspektor
01. 04. 1927 – 10. 1938	Zirn, Bahnhofsobersinspektor
10. 1938 – 31. 05. 1952	Schwäble, Reichsbahninspektor, ab 1942: Reichsbahnoberinspektor
01. 06. 1952 – 30. 11. 1957	Paul Bertram, Reichsbahninspektor, ab 1953: Bundesbahnoberinspektor
01. 12. 1957 – 31. 10. 1965	Albert Wagner, Bundesbahninspektor, ab 1960: Bundesbahnoberinspektor
01. 11. 1965 – 31. 12. 1973	Stephan Biesinger, Bundesbahnoberinspektor, ab 1966: Bundesbahnamtman
01. 01. 1974 – 31. 10. 1977	Erich Hutter, Bundesbahnamtman, ab 1974: Bundesbahnoberamtman
01. 11. 1977 – 30. 11. 1987	Ernst Schmelzle, Bundesbahnamtman, ab 1977: Bundesbahnamtsrat
01. 12. 1987 – 08. 01. 1992	Albert Schöcklmann, (kommissarisch ab 1. 8. 1987), Bundesbahnamtman, ab 1988: Bundesbahnamtsrat
01. 09. 1990	Der Bahnhof Mühlacker wird als Hauptdienststelle aufgehoben und der neuen Hauptdienststelle Bahnhof Vaihingen/Enz als Bahnhof voll angegliedert
09. 01. 1992 – 31. 03. 1994	Erwin Sumser, Bundesbahnamtman, ab 1992: Bundesbahnamtsrat
01. 04. 1994 –	Edgar Malthaner, Bundesbahn. Als Betriebsbezirksleiter ist er für die betrieblichen Angelegenheiten verantwortlich. Der Bahnhof Mühlacker als Gebäude ist dem Unternehmensbereich „Station & Service“ angegliedert, er gehört zum Bahnhofsmanagement Karlsruhe.

Durch die Neuorganisation der DB AG zum 1. Januar 1994 änderte sich auch das Aufgabengebiet des Bahnhofsvorstandes signifikant, die betrieblichen Aufgaben entfielen, organisatorische und kaufmännische Belange treten stattdessen immer mehr in den Vordergrund.



Bahnhofsinspektion mit höherer Bahnpolizei und die Betriebsleitung von Bietigheim bis Bretten als neue Aufgaben übertragen. Gleichzeitig führte nun das württembergische Betriebsamt Mühlacker die bislang vom Betriebsamt Bruchsal vorgenommenen Ausschreibungen zur Strecken- und Gebäudeunterhaltung durch. Die Verkehrsleistungen und Einnahmen für den Personen- und Güterverkehr wurden getrennt für beide Bahnen ausgeführt und abgerechnet.

Im Jahr 1885 installierte man durchgehend von Friedrichshafen bis nach Bretten Telefone bei den Bahnwärterhäusern, die von Bahnhof zu Bahnhof geschaltet waren. Durchgängige Fernsprechverbindungen von den Bahnwärterposten zu den Bahnhöfen wurden auf dieser Strecke allerdings erst 1904 verwirklicht.

Das württembergische Betriebsbauamt Mühlacker schrieb 1889 die Arbeiten für das zweite Streckengleis von Mühlacker nach Bretten aus und 1892 wurden weitere, größere Bauvorhaben geplant: das Fundament für eine neue und deutlich größere Drehscheibe im badischen Bahnhof und den Bau eines Kessel- und Maschinenhauses für die elektrische Beleuchtung des Bahnhofs. Bereits 1896 mussten das Gebäude und die Anlagen vergrößert und ebenso die Erweiterung der Wasserstation geplant werden. Der Bahnhof Mühlacker wurde im Jahr 1900 zur

Bahnstation 1. Klasse aufgewertet, aber zum 1. April 1910 in die Klasse 2 eingestuft; 1931 erfolgte eine erneute Änderung in Klasse 1b. 1905 wurde der Bahnhof für 800.000 Mark großzügig erweitert. Da seit 1906 die württembergische Staatsbahn den Rangier- und Güterabfertigungsdienst für die badische Bahn als „Großherzogliche Güterstelle Mühlacker“ erledigte, wurden in der Folge die badischen Beamten abgezogen. Die Abrechnung blieb jedoch für beide Bahnen getrennt.

Den Reisenden wird dagegen eher die Einführung der Bahnsteigsperrern aufgefallen sein, die 1906 zunächst von Mühlacker nach Bretten, gegen Ende des Jahres auch in Richtung Cannstatt erfolgte. 1907 brachte eine einschneidende Änderung im Güterverkehr: durch die Aufhebung der Umladestation Mühlacker wurde jetzt Bietigheim zur zentralen Gütersammelstelle für den größten Teil Württembergs.

Zum 1. Juli des gleichen Jahres wurde für das Eisenbahnpersonal eine Kantine mit „wohlfeilen“ Preisen eingerichtet. Der Bahnhofswirt Ludwig Kling erhielt 1911 sogar das Prädikat „Hoflieferant“ – beobachtet man heute das gastronomische Angebot selbst in größeren Bahnhöfen und das Essverhalten der Reisenden, darf man getrost von der „guten alten Zeit“ sprechen.

Den Aufschwung des Bahnhofs und seine wachsende Bedeutung zeigt folgende Tabelle:

	1853	1864	1926	Bemerkungen	2003
Länge des Bahnhofs	381,2 m	561,0 m	2075 m	württembergischer Teil	3107 m vom Einfahrsignal aus Bretten und Einfahrsignal* aus Illingen
			1931 m	badischer Teil	
Mittlere Breite	65,7 m	65,7	118 m		
Größte Breite	65,7 m	121,0 m	220 m		
Weichen	5 Stück	34 Stück	127 Stück	davon 84 zentralisiert und 32 englische Weichen (1926)	76 Weichen, 2 Kreuzungen, 2 Doppelkreuzungswweichen, 3 Gleissperrern, 2 Handweichen
Zugfahrstraßen	2 Stück	7 Stück	27 Stück		69 Stück
Stellwerke	----	----	8 Stück	und 1 Befehlstellwerk mit mod. elektr. Blockwerken	1 (Sp DR L 30)
Hauptsignale	----	----	32 Stück		34
Vorsignale	----	----	9 Stück		31
Sperrsignale	----	----	5 Stück		94 (incl. Hauptsperrsignale)
Drehscheiben	1 Stück	1 Stück	2 Stück	elektrisch betrieben	
Fernsprechstellen	----	----	51 Stück		* Einfahrsignale begrenzen aus fahrdienstlicher Sicht einen Bahnhof. Alles, was zwischen zwei oder mehreren Einfahrsignalen liegt, ist Bahnhof.
Postfernsprechstellen	----	----	3 Stück		
Telegrafenanlagen	----	2 Stück	4 Stück		
Spezialapparate	----	----	1 Stück	3 teil. Zugmeldeapparat	

Quelle: Eduard Kniel, in: Karl Knöllner: Unser Dürrmenz-Mühlacker, Ergänzungen 2003



In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg machte die Modernisierung des Bahnhofs Mühlacker noch einige Fortschritte. So ging das neue Stellwerk 7 1911 in Betrieb, und zwei Jahre später wurde Geld für den Bau einer Bahnsteigunterführung bereitgestellt.

Projektierte Eisenbahnstrecken rund um Mühlacker

Die Zabergäubahn – ein nicht vollständig realisiertes Eisenbahnprojekt

Die eigentliche Stammstrecke der ehemaligen Zabergäubahn war die 1896 eröffnete Schmalspur (750 Millimeter) von Lauffen am Neckar (hier Anbindung an die Nordbahn Bietigheim – Heilbronn) bis Güglingen, die im Jahr 1901 bis nach Leonbronn weitergeführt wurde. Der geplante Weiterbau bis nach Bretten unterblieb aber, obwohl die Stadt Knittlingen 60.000 Mark als Zuschuss anbot.

Nachdem die Eisenbahn den wirtschaftlichen Aufschwung des einst kleinen Weilers Mühlacker eingeläutet hatte, gab es bereits im Jahre 1888 Planungen für eine Verbindung von Mühlacker ins Zabergäu. Die Brettener Sonntagszeitung vom 13. November 1892 berichtete über das Projekt einer Eisenbahn von Güglingen über Sternenfels, Derdingen und Knittlingen nach

Bretten. Der geplante Streckenverlauf wurde dabei in Zweifel gezogen und stattdessen eine Strecke unter Anschluss von Diefenbach, Zaisersweiher, Maulbronn, Schmie über Lienzingen nach Mühlacker favorisiert.

Im Jahr 1896 zeichnete sich eine breite Zustimmung für den Streckenverlauf nach Mühlacker ab. Weitere Anstrengungen seitens der Gemeinden erschienen erforderlich, da man fürchtete, Bretten könnte sonst den Vorzug erhalten. Im Dezember des gleichen Jahres stellte deshalb der Gemeinderat von Lienzingen 15.000 bis 20.000 Mark in Aussicht.

Für die Festlegung zur Weiterführung der Zabergäubahn von Güglingen – Sternenfels – Diefenbach – Freudenstein – Maulbronn – Schmie – Lienzingen mit Anschluss nach Mühlacker wurde 1897 eine Rentabilitätsrechnung durchgeführt. Da im Januar 1898 immer noch keine verbindliche Erklärung der Gemeinden über die Übernahme der Grunderwerbskosten vorlag, konnte aus Sicht der Generaldirektion der Staatseisenbahnen das Projekt nicht weiterbearbeitet werden. Nach einer Sitzung im März 1898 unter der Leitung von Oberamtmann Hauger mit den Abgeordneten der betroffenen Orte legte Prof. Maurer im Juli 1898 bei einer Ortsbegehung zwei Trassenvarianten vor. Dann ruhte das Vorhaben längere Zeit, bis sich 1906 wieder einige Gemeinderatsprotokolle über die an der Eisenbahn interessierten Gemeinden finden. Nachdem sich der Vorstand der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Friedrich von Balz, zurückhaltend über die Anbindung von Maulbronn geäußert hatte, gingen auch andere Gemeinden wie Schmie bezüglich der Kosten auf Distanz. Der Gemeinderat von Lienzingen beschloss einstimmig eine abwartende Haltung in der Eisenbahnfrage.

Letztendlich scheiterte der Plan, die Gemeinde Lienzingen an die Eisenbahn anzuschließen, denn die Königliche Generaldirektion lehnte das Projekt Güglingen – Sternenfels – Mühlacker als undurchführbar ab. Auch das von der Eisenbahn vorgesehene Projekt Güglingen – Sternenfels – Freudenstein – Diefenbach – Zaisersweiher – Maulbronn wurde schließlich nicht realisiert. Dies gilt auch für eine Stichbahn von Mühlacker nach Sternenfels, bzw. von Maulbronn nach Sternenfels, über die „Der Bürgerfreund“ in seiner Ausgabe vom 7. März 1906 berichtete.

Die Plattenbahn

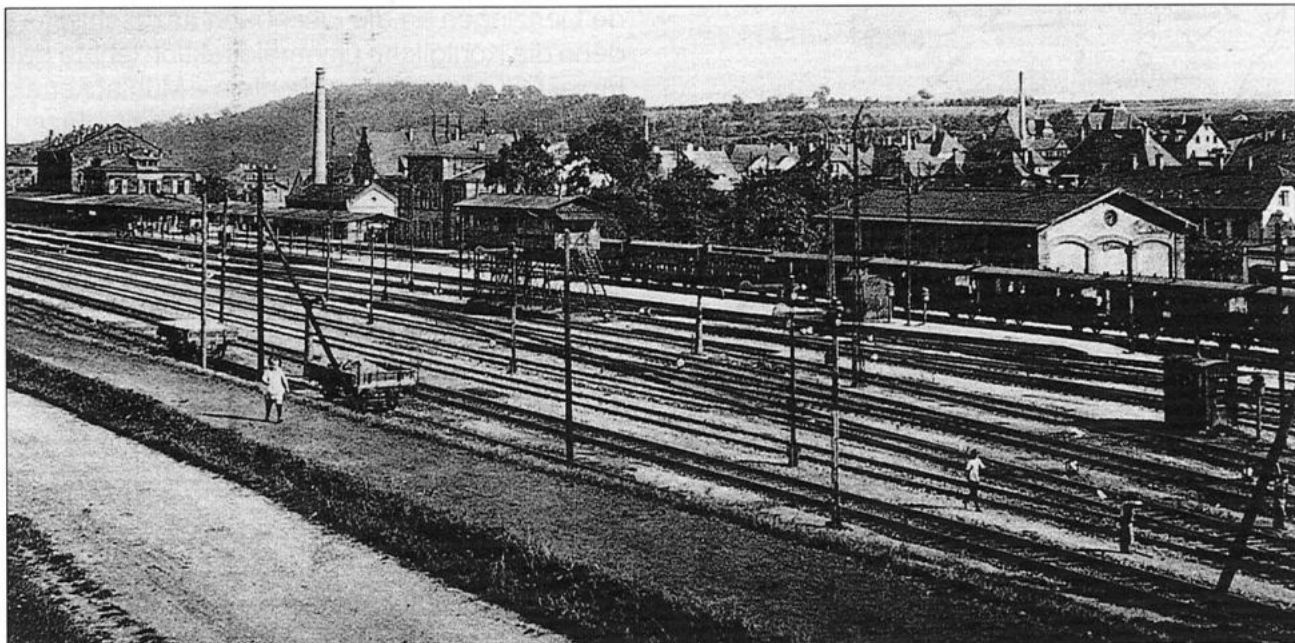
Die 1913 geplante „Plattenbahn“ sollte von der bestehenden Strecke in Renningen (Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt) nach Frieolzheim abzweigen und nach Mühlacker führen. Die württembergische Staatseisenbahn wollte eine Konkurrenzlinie Pfalz/Rheinland – Süddeutsch-





Das Postkartenmotiv mit einer Fahrradlokomotive stammt von dem Festumzug anlässlich des 15. Schwäbischen Eisenbahntages in Mühlacker, der wenige Tage vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Juli 1914 stattfand. (G. Schneider)

Die weitläufigen Gleisanlagen des Mühlacker Bahnhofs um 1920 (Stadtarchiv Mühlacker; Sammlung Metz)



land entlang der württembergischen Landesgrenze (Strohgäu – Platte) schaffen, um der badischen Staatsbahn Fracht abspenstig zu machen. In der Ersten und Zweiten Ständekammer wurde im März 1914 das Bahnprojekt Renningen – Weil der Stadt – Mühlacker behandelt, das noch bis 1920 weiterverfolgt wurde, aber mit Ende der Staatseisenbahnen nicht mehr zur Ausführung kam. Auch war durch die hohen Reparationsleistungen, welche Deutschland zu tragen hatte, der finanzielle Spielraum für Investitionen auch im Eisenbahnbereich sehr gering.

Der Bahnhof im 20. Jahrhundert

Der Bahnhof Mühlacker bis 1940

Durch den Ersten Weltkrieg bekam der Bahnhof ab August 1914 eine ähnliche Bedeutung wie schon im Deutsch-französischen Krieg 1870/71. Soldaten, welche nach Frankreich zogen, mussten über Mühlacker fahren und wurden hier vom Roten Kreuz verpflegt.

Mühlacker wurde zum 1. Dezember 1919 Hauptmeldestation (Zugleitung) für die betriebliche Überwachung der Strecke Bietigheim –

Bretten, im September 1921 erfolgte die Erweiterung bis nach Kornwestheim. In der Notzeit nach dem Ersten Weltkrieg war die Bahn besonders um das Wohl der Mitarbeiter und ihrer Familien besorgt: über die in der Bahnstation Bietigheim eingerichtete Kaninchen- und Hühnerzuchtstelle konnten auch die Bediensteten der Betriebsinspektion Mühlacker preiswert reinrassige Kaninchen erwerben.

Die Ära des Grenzbahnhofs mit getrennten Verwaltungen endete als Folge des Ersten Weltkrieges, als mit Wirkung vom 1. April 1920 die Staatseisenbahnen der Länder direkt dem Reich unterstellt wurden und die Generaldirektionen der Eisenbahnen zu Außenstellen des Verkehrsministeriums wurden. Überliefert ist in den Plänen für diese Zeit ein Gleis 1q, das als zusätzliches Überholungsgleis in Richtung Stuttgart diente. Für die Bedienung der Weichen war es erforderlich, ebenfalls im Jahr 1920 das Stellwerk 8 im heutigem Gewerbegebiet in Höhe der ehemaligen Firma Gack zu errichten.

Der Bahnhof Mühlacker wurde 1925 sogar zum Hauptbahnhof aufgewertet. Zum 1. November 1948 wurde die Bahnpolizeiwache Mühlacker in einen selbstständigen Bahnpolizeiposten umgewandelt, zuvor war die Eisenbahndirektion Karlsruhe Dienstherr.

„D' Schlacht bei Ackermühl“

Der schwäbische Heimatdichter Max Dürr setzte dem Bahnhof Mühlacker in seiner köstlichen Satire „D' Schlacht bei Ackermühl“, die angeblich auf einer wahren Begebenheit kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges beruhen soll, ein literarisches Denkmal. Darin löst ein auf dem hiesigen Bahnhof durchfahrender Zug mit italienischen Gastarbeitern, die nun plötzlich zur „Feindesseite“ gehören, bei der einheimischen Bevölkerung eine patriotische Hochstimmung aus. In Windeseile bewaffnen sich die Männer des Ortes, angeführt von einer Schar von „Honoratioren“, um die Heimat tapfer gegen die gefährlichen Feinde zu verteidigen. Doch als der Zug endlich eintrifft, ist ihr Heldenmut schlichtweg überflüssig:

Aber wie die boide wieder anander nauffahre wöllet, kommt auf oimol a älterer Beamter vom Bahhof agspronge. „Meine Herren“, schreit'r, „ich bitt Se, sind Se doch ruhig! Se streitet ja ums Kaisers Bart! Grad ebe hat mer telephonierte, daß dr Zug mit de Iddaliener gar net a'hält. Er fährt glei durch!“ ...

Und wie se dös saget, rasselt's scho ond poltert's ond schnauft's ond zitteret dr Bode ond dr Zug kommt reigfahre, a ewig langer Zug, vorne draus drei Lokomotive ond hintedrei Wäge ond Wäge ond nix als Wäge mit lauter Iddaliener, Ma', Weib ond Kinder. Zue alle Wägefenschter hent zeah ond mai von dene Kerle ihre Köpfe rausgestreckt, ond brüllt hent se ond gschrie, daß mer's hot Meile weit haire könne.

„Evviva Germania!“ hent se gschrie. „Hok! Hok Deitsland! Deitsland soll leben: Hok! Hok!“

Und derzue hent se ihre alte Hüet gschwenkt ond mit de Händ gwonke ond wer a Sacktuech ghet hot, hot mit'm Sacktuech gwedelt, ond a Feschet hent se ghet ond a Freid, daß's grad rührend gwea isch. Wie narret hent se toe vor lauter Begeischerong!

Die Iddaliener hent nämlich gmoint, wie se alle die Leut gseah hent, de ganz Stroß nonter am Bahhof mit Gwehr ond Säbel, mit Mischtgable ond Dreschpflegel, dös seiet lauter Leut, wo grad dra seiet, gegen d'Franzose z'ziehe. Ond weil des lauter Iddaliener gwea send, wo scho Johre lang in Deutschland gschafft hent ond do ihr Brot verdeant, sind se domols no ganz begeischtert gwea für Deutschland ond hent wölle auf die Weis ihr Freundschaft ond ihre Seagenswensch zom Ausdruck brenge! –

S'hot lang dauert, bis der große Zug verbei gwea isch ond no weit hot mer hentenoch schreie haire: „Evviva Germania! Hok die deutse Nation!“ –

Wie endlich dr Zug am Wald nomgwea isch ond mer hot'n nemme gseah, ischt's zairscht still gwea, no hot sich alles romdreht ond hot sich langsam, gmüetlich ond z'friede wieder zom Bahhof naugschobe.

So wie mer's etwa macht, wenn mer oim 's Geleit gea hot.

„Ich meine... äh... wir können wieder abrücken lassen, Herr Oberamtmann?“ hot dr Leutnant v. Stackelmann gsait ond höflich naufgestoche...

Beim Aufsteige hot no oiner em a andere sei Gwehr an d'Nas nagstoße, daß se bluetet hot. Dös ischt, gottlob, 's onzig Bluet gwea, wo in der Schlacht von Ackermühl vergosse worre ischt.



Der Bahnhof Mühlacker im Zweiten Weltkrieg

Der Bahnhof Mühlacker besaß eine große militärstrategische Bedeutung, welche zum Ende des Jahres 1944 noch zunahm. Umfangreiche Armeetransporte liefen über den Bahnhof, Mühlacker wurde zum Grenzbahnhof erklärt. Wegen des Bahnbetriebswerkes mit seiner Infrastruktur (zum Beispiel Drehscheiben, Werkstätten) wurde der Bahnhof zum bevorzugten Angriffsziel feindlicher Flugzeuge. Da die Züge bei Luftalarm den Bahnhof nicht verlassen durften, mussten die Reisenden und Bediensteten die Schutzräume im Bahnhofsbereich aufsuchen. Hierfür gab es im Empfangsgebäude Platz für circa 80 Personen und in den Nebengebäuden insgesamt Raum für etwa 210 Personen. Viele suchten auch in der Bahnunterführung Zuflucht, wo jedoch die elementarsten Schutzvorkehrungen fehlten. Strategische Bedeutung besaß die im Jahr 1941 erbaute Verbindungskurve zwischen dem Ast Bretten – Mühlacker und Pforzheim – Mühlacker: das zeit- und personalaufwändige „Kopfmachen“ mit einem Lokwechsel entfiel seitdem.

Bei einem ersten Bombenabwurf in der Nähe der „Lienzinger Brücke“ im Oktober 1944 entstand nur geringer Sachschaden. Ab dem 12. Dezember nahmen die Luftangriffe jedoch zu und erreichten am 19. Dezember 1944 ihren vorläufigen Höhepunkt, als mehrere Gleise beschädigt und ein Reichsbahnmitarbeiter schwer verwundet wurden.

Am 30. Januar 1945 waren bei einem Angriff auf zwei Züge in der Nähe der Blockstelle Hohleiche der erste Tote im Bereich des Bahnhofs und 20 Verletzte zu beklagen. Bereits am 1. Februar erfolgte der nächste Beschuss, einen Tag später wurden im Bereich des Stellwerkes 3 zwei Bomben abgeworfen. Tiefflieger machten am 11. Februar fünf Lokomotiven für den Betrieb unbrauchbar und beschädigten mehrere Signale. Beim schwersten Angriff am 13. Februar wieder in der Nähe der Blockstelle Hohleiche kamen 13 Personen um, 20 wurden verletzt. Bomben zerstörten die Drehscheibe des badischen Bahnbetriebswerkes, bevor Mitte März die Alliierten ihre Luftangriffe massiv verstärkten und schwere Zerstörungen an den Gleisanlagen und Gebäuden mit Sperrung fast aller Bahnhofsgleise verursachten. Am 16. Mai schlugen erneut sechs Bomben im Bereich des badischen Bahnhofs ein, von großen Gebäudeschäden wird berichtet, ebenso von Zerstörungen der Kantine und Dienstwohnungen. Am 31. März musste der Bahnbetrieb wegen fast völliger Zerstörung eingestellt werden, es verkehrten nur noch Bauzüge in Richtung Bietigheim.

Der Vorsteher des Bahnbetriebswerkes, der Technische Reichsbahninspektor Rudolf, befahl am 3. und 4. April die Sprengung mehrerer Lokomotiven und der württembergischen Drehscheibe sowie die Zerstörung sämtlicher Fernsprecheinrichtungen. Am nächsten Tag wurde auf Anordnung der Wehrmacht und des Bauzugleiters ein Bauzug mit Kranwagen und Werkzeug gesprengt, selbst einfache Schottergabeln verbrannt. Die unsinnige Aktion war erfolgreich – erst Mitte Mai 1945 konnte ein halbwegs geordneter Bahnverkehr wieder aufgenommen werden.

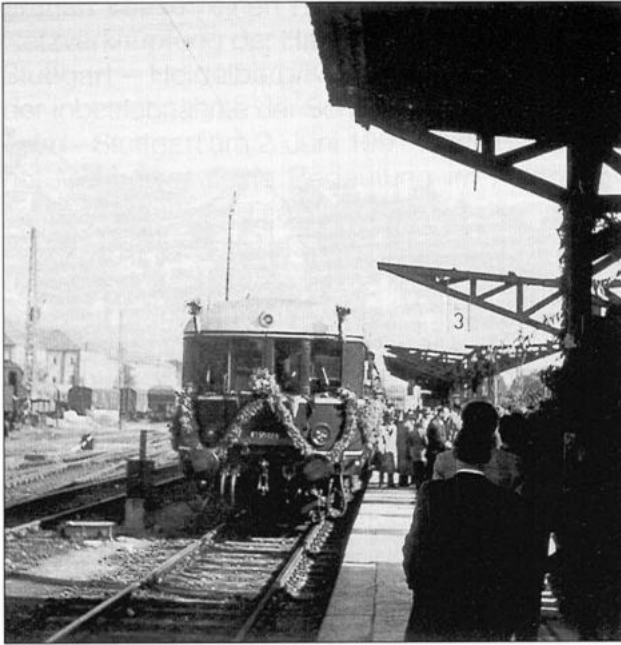
Mutig widersetzte sich der Reichsbahnsekretär Hafner einer Sprengung des Befehlstellwerkes 2, obwohl ihm mit Erschießung gedroht wurde. Unrühmlich dagegen erfolgte eine Plünderung der Kohlen- und Holzlager, auch die Stoffvorräte (Öle, Seifen, Ersatzteile und anderes) wurden ausgeraubt und selbst nicht völlig ausgeräumte Wohnungen, Büroräume und die Güterhalle waren nicht ausgenommen. Die hemmungslosen Plünderungen verstärkten sich nach dem 7. April durch freigekommene Zwangsarbeiter, französische Besatzungstruppen und bedürftige Deutsche. Auch der Kassenschrank wurde gesprengt, der Verlust von 59.000 Reichsmark war zu vermelden. Pikanterweise hatte der Kassenverwalter, Reichsinspektor Bittner, den Schlüssel mitgenommen, bevor er sich absetzte. Aus Stuttgart konnte ein Reserveschlüssel nicht mehr beigebracht werden – die Franzosen lagen bereits vor der Stadt.

Die Elektrifizierung erreicht den Bahnhof Mühlacker

Bereits 1928 war die Elektrifizierung der Strecke Bretten – Ulm geplant, jedoch ließen militärstrategische Überlegungen (Störungsanfälligkeit) das Projekt während des Dritten Reiches nicht zur Ausführung kommen. Wegen des stark gestiegenen Zugverkehrs und erhöhter Zuglasten dachten die Verantwortlichen der Bahn zunächst an die Elektrifizierung der Strecke Stuttgart – Heidelberg, die auch bald in Angriff genommen wurde. Zwar erreichte der elektrische Fahrdrabt schon 1933 Ludwigsburg, aber die Arbeiten wurden dann erst nach dem Zweiten Weltkrieg fortgesetzt.

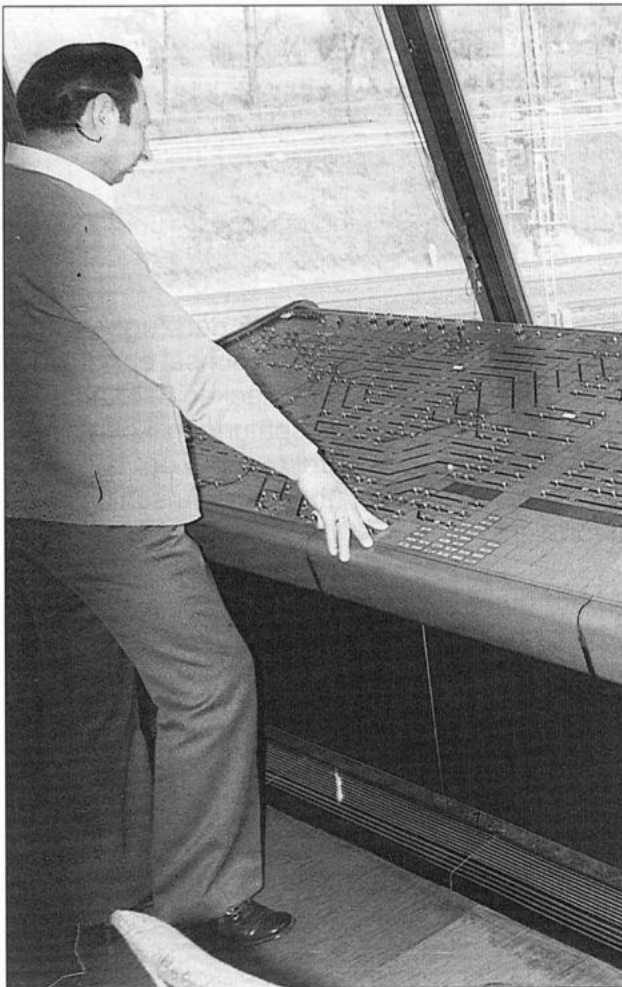
Am 19. Juli 1951 konnte der Streckenabschnitt Bietigheim – Mühlacker in Betrieb genommen werden. Auf dem 23,3 Kilometer langen Teilstück mit insgesamt 69,1 Kilometer überspannten Gleisen wurden 828 Fahrleitungsmasten gestellt, 123 Kilometer Bronzeseile „verbaut“ und 130 Tonnen Kupfer benötigt. Das Land Baden-Württemberg finanzierte die weit-sichtige (!) Maßnahme vor.





Der erste elektrische Triebwagen aus Richtung Stuttgart fährt im Oktober 1951 mit den Ehrengästen auf dem noch kriegsgeschädigten Bahnhof Mühlacker ein (S. Strobel)

Vollelektronischer Stellstisch im Zentralstellwerk 1964 (Stadtarchiv Mühlacker)



Da fast alle Personenzüge elektrisch gefahren wurden, ergab sich für den Reisenden von Mühlacker nach Stuttgart eine Reisezeitverkürzung von bis zu 25 Minuten. Die offizielle Eröffnungsfahrt fand am 6. Oktober 1951 statt, von Stuttgart fuhr als Sonderzug ein elektrischer Triebwagen mit den Ehrengästen in die Senderstadt. Ministerpräsident Dr. Reinhold Maier, der Vertreter des Bundesverkehrsministers, Ministerialdirektor Dr. Schiller, der Generaldirektor der Bundesbahn, Dr. Hellberg, und Bürgermeister Fuchslocher hielten vor den Bürgern Ansprachen.

Im Februar 1952 wurden die folgenden Züge in Mühlacker umgespannt (E-Lok auf Dampflokomotiven und umgekehrt):

- von Bretten nach Bietigheim 28 Züge
- von Karlsruhe nach Bietigheim 23 Züge
- von Bietigheim nach Bretten 27 Züge
- von Bietigheim nach Karlsruhe 23 Züge.

Damit ergibt sich ein täglicher Umspannaufwand von 101 Zügen.

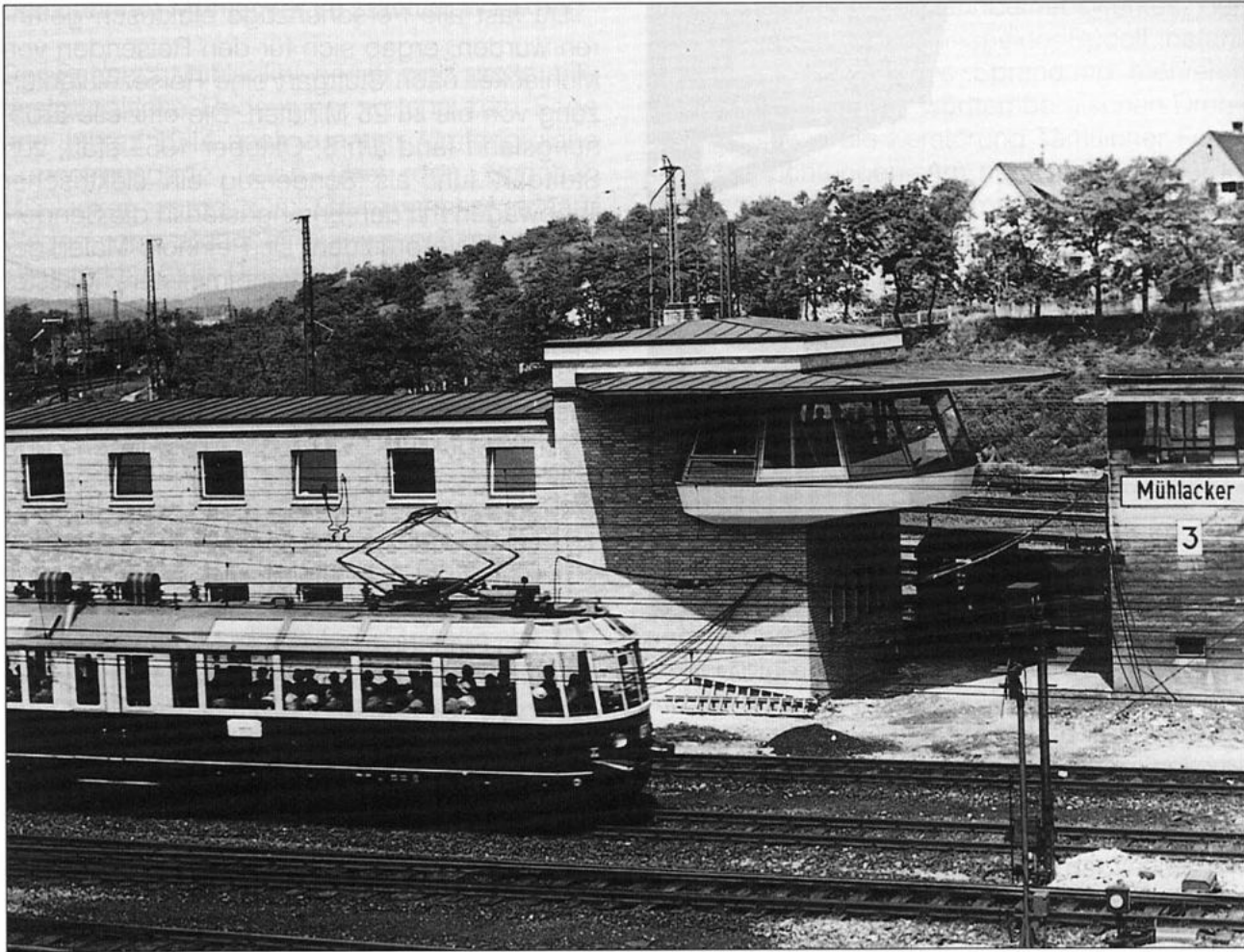
Die Elektrifizierung des 30,5 Kilometer langen Abschnitts bis nach Bruchsal war im Mai 1954 abgeschlossen. Der 286 Meter lange Tunnel durch den Eichelberg bei Maulbronn West erwies sich als zu niedrig, um die Gleise mit Fahrdrabt überspannen zu können. Aus finanziellen Gründen wurde der Tunnel, statt ihn entsprechend tiefer zu legen, umfahren und die Gleisanlagen neu trassiert. Später diente er als Weinlager der Württembergischen Weingärtner-Zentralgenossenschaft und zuletzt als Schießstand.

Für Reisezüge wurde auf dieser Strecke ein Fahrzeitgewinn von 13 Minuten, für Güterzüge von 15 Minuten errechnet, da ein Schiebetrieb nun entfiel (schwere Güterzüge, meist aus dem Ruhrgebiet kommend, mussten ab 1.000 Tonnen Anhängelast von Bretten nach Maulbronn West nachgeschoben werden). Die maximale Steigung von Bretten nach Maulbronn West beträgt 11,7 Promille, der Höhenunterschied von Bretten bis nach Maulbronn West beträgt knapp 100 Meter.

Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1958 wurde der elektrische Zugbetrieb von Mühlacker auch nach Karlsruhe aufgenommen, aber erst fünf Jahre später wurde der Dampfzugbetrieb Mühlacker – Pforzheim endgültig eingestellt. Stetig wuchs die Zugdichte, insbesondere auf dem Abschnitt Mühlacker – Bietigheim, der zu den dicht belegtesten Strecken der Bundesbahn gehörte.

Bereits 1963 gab es Pläne, in Analogie zu dem Abschnitt Bietigheim – Ludwigsburg auch Bietigheim – Mühlacker auf drei Streckengleise zu erweitern. Jedoch erwies sich der Bietigheimer Viadukt als Nadelöhr. An diesem Bauwerk,





*Gläserner Zug zur Einweihung des modernen Stellwerks
am 25. Mai 1964
(Sammlung Arbeitskreis Eisenbahnhistorie, Stuttgart)*

bzw. einer zusätzlichen Überquerung (und der Finanzierung) scheiterte später auch die Weiterführung der S-Bahn in Richtung Vaihingen/Enz und Mühlacker.

Das 1964 erbaute Drucktasten-Relaisstellwerk (Bauart Lorenz) ersetzte die alten Stellwerke 1, 2, 3, 4 und 5. Die neue Technik ermöglichte eine weitere Kapazitätssteigerung. Bei der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks entgleiste bei geringer Geschwindigkeit der mit circa zehn Minuten Verspätung durchfahrende D 112 (Stuttgart – Karlsruhe mit Kurswagen Paris) als erster Zug kurz nach 10.30 Uhr auf einer Weiche, Verletzte gab es zum Glück keine.

21 Kilometer Gleis, 111 Weichen und 173 Signale werden noch heute von dem 3,40 Meter langen und einen Meter breiten Stelltisch gesteuert und überwacht – und das von nur einem Fahrdienstleiter pro Schicht! In Spitzenzeiten fuhren im Jahr 1989 immerhin 400 Züge pro Tag durch Mühlacker.

Schon 1968 setzten Planungen für eine (abgeänderte) Schnellbahntrasse durch den

ehemaligen Kreis Vaihingen/Enz ein. Der etwa 20 Kilometer lange Abschnitt sollte 90 Millionen Mark kosten und Fernschnellzügen vorbehalten bleiben. 1972 wurde deshalb der Abschnitt Stuttgart – Mühlacker – Bruchsal als Hauptabfuhrstrecke (HAS), Mühlacker – Karlsruhe als Nebenfernstrecke (NFS) eingestuft. Eil- und D-Züge verkehren auch heute noch auf der alten Strecke.

Zur besseren Kommunikation bei betrieblichen Störungen wurde 1975 der Zugbahnfunk auf der Strecke Stuttgart – Bruchsal endgültig in Betrieb genommen, Mühlacker – Karlsruhe dann 1978. Bei Zugverspätungen konnte nun die Betriebsleitung direkt den Zug erreichen und die Reisenden über ihre Anschlusszüge informieren.

Abhängung vom Fernverkehr – Mühlacker als Knotenpunkt für den Nahverkehr

Von den ursprünglichen Planungen der DB, sieben Neubaustrecken zu bauen, blieben im Jahr 1973 nur noch die Strecken Hannover – Würzburg mit 327 Kilometern und Mannheim – Stuttgart mit 99 Kilometern übrig. In den ersten Trassenvarianten (1973/1974) sollte Mühlacker an die Neubaustrecke angebunden werden, doch später wurde entschieden, in Vaihingen „auf der



grünen Wiese“ einen neuen Bahnhof mit einer Netzverknüpfung der Hauptabfuhrstrecke (HAS) Stuttgart – Heidelberg/Karlsruhe zu bauen. Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart am 2. Juni 1991 büßte der Bahnhof Mühlacker seine Bedeutung im Fernreiseverkehr stark ein. Die Zäsur war gewaltig: die Direktverbindungen ins Rheinland und Ruhrgebiet, nach Hamburg und in die Ferienregionen Bayerns waren fast vollständig zugunsten der neuen Strecke aufgegeben worden. Fuhren im Jubiläumsjahr 1983 noch fast 400 Züge (270 Reise- und 130 Güterzüge) durch den Bahnhof, so reduzierten sich die Zugbewegungen nun drastisch. Waren 1983 noch circa 500 Rangierbewegungen pro Tag gezählt worden, so sind es aktuell nur noch circa 190 Rangierfahrten. Mühlacker hat als Zugbildungsbahnhof fast keine Bedeutung mehr – seit dem 1. September 1990 ist der Bahnhof Mühlacker als Hauptdienststelle aufgehoben und der neuen Hauptdienststelle Bahnhof Vaihingen/Enz als Bahnhof voll angegliedert worden.

Die baulichen Aktivitäten der letzten Jahre beruhen konsequent auf der Verringerung der nicht mehr benötigten Flächen und Gebäude.

Anheben der Eisenbahnbrücke im Zuge der Elektrifizierungsmaßnahmen Mitte der 1950er Jahre (S. Strobel)



Nutzungsänderungen erfuhren der badische Bahnhof als staatliches Übergangwohnheim und der Gebäudeteil „ehemalige Bahnhofsgaststätte“, der 1991 an die griechisch-orthodoxe Gemeinde verkauft wurde. Das erste Elektrizitätswerk (1892 in Betrieb gegangen) wurde von der Stadt gekauft und langfristig als Vereinsheim an den Modellbahnclub Mühlacker (MCM) verpachtet, der es vorbildlich renovierte. Abgerissen wurden ein Dienstgebäude in der Bahnhofstraße, das frühere badische Bahnbetriebswerk und die ehemalige Güterabfertigung (im Keller befanden sich die ersten Clubräume des Modelleisenbahnclubs). Dieses Gelände harrt zusammen mit dem alten Busbahnhof als „Lienzinger Tor“ noch der städtebaulichen Entwicklung. Aufgegeben wurde auch die Kantine, ein von den Eisenbahnern und ihren Angehörigen sehr geschätzter Ort für die ungezwungene Kommunikation in Verbindung mit herzhaften Speisen. Einige Liegenschaften wurden verkauft, zum Beispiel die ehemaligen Dienstwohnungen in der Hindenburgstraße.

Der sogenannte Rückbau von Gleisanlagen im Bereich des früheren badischen Bahnhofs fand seinen vorläufigen Abschluss mit der Aufgabe der Gleise 51 bis 53. Ein Teil wird heute als Parkplatz und Taxistand sowie für Fahrradstellplätze genutzt.



Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches kann als gelungen betrachtet werden, über die Ausgestaltung der neuen, halbrunden Treppe berichtete die Tagespresse unterschiedlich. Ein sogenanntes „Facelifting“ erfuhren im letzten Jahr der Bereich des Reisezentrums und des völlig neu gestalteten Bahnhofsbuchhandels.

Als einzige betriebliche Erweiterung ist lediglich die Einrichtung der Stadtbahnhaltestelle „Röblesweg“ in der Nähe des früheren Schrankenposten 52 a auf dem Abschnitt Mühlacker – Illingen geplant. Im Gemeinderat bereits seit 1994 behandelt, ist dieses Bauvorhaben noch nicht realisiert, der Baubeginn soll jedoch noch im Jubiläumsjahr 2003 erfolgen. Die seit Jahren geforderten Zugzielanzeiger zur besseren Information der Reisenden sind zwar genehmigt, aber noch nicht installiert. Am 1999 neu gestalteten Busbahnhof wird rechtzeitig zum Bahnhofsjubiläum eine elektronische Anzeige über die Abfahrten der Busse und Züge informieren.

Mit der Aufnahme des Stadtbahnverkehrs am 30. Mai 1999 nach Bietigheim, Pforzheim und Bruchsal und der damit verbundenen Vortaktung verbesserte sich die Situation im Nahverkehr signifikant. Die neuen Fahrzeuge der Baureihen 450 im Stadtbahnverkehr und die neuen, roten Triebwagen 425 versprechen ein neues Image.

Die Bedeutung des Bahnhofs Mühlacker hat sich in den letzten Dekaden mehrfach gewandelt. Seine Eröffnung brachte der Gemeinde Dürrmenz-Mühlacker den entscheidenden Impuls für ihre weitere Entwicklung. Später war der Bahnhof mit den angrenzenden Dienststellen großer Arbeitgeber mit mehreren Hundert Bediensteten. Im Zeitabschnitt der 1950er und 1960er Jahre war er – insbesondere nach der Elektrifizierung der Strecke – eine Magistrale im Nord-Süd-Verkehr. Bis zur Eröffnung der Schnellfahrstrecke fuhr ein Großteil der Züge ins Rheinland oder nach Norddeutschland über Mühlacker und brachte vielen Reisenden umsteigefreie Verbindungen in die Urlaubsgebiete.

Heute ist der Bahnhof Mühlacker Knotenbahnhof im Nahverkehr und bietet bei großer Taktichte beste Anschlussmöglichkeiten an den Fernverkehr in Bruchsal, Karlsruhe oder Vaihingen/Enz.

Die Bahnunterhaltung

Für die Reisenden ist es selbstverständlich, dass Züge sicher und pünktlich verkehren. Hierzu bedarf es, neben einer Vielzahl planerischer Vorarbeiten, auch einer Menge technischer Vorleistungen und regelmäßiger Unterhaltungsarbeiten. Stellvertretend sollen für den Mühlacker

