

Das Stellwerk „West“ in Eppingen

Ein technisches Denkmal

Ulrich Merz



Das Eppinger Stellwerk „West“ am Bahnübergang „Heilbronner Straße“. Das Foto entstand im Jahr 1950 anlässlich der Eppinger Heimattage.

1. Einleitung

Ohne Stellwerke gibt es heute keinen Eisenbahnbetrieb. Von hier aus sichern und überwachen Eisenbahner sämtliche Fahrten auf den Gleisen und bedienen Weichen und Signale.

Das Spektrum der Stellwerke reicht von den mechanischen Stellwerken mit ihren Hebelbänken über die elektromechanischen Stellwerke der 20er- und 30er-Jahre bis hin zum elektronischen Stellwerk.

Mit den neuen Techniken änderten sich auch die Zuständigkeiten. Regelten früher ein, zwei oder auch mehrere Stellwerke den Betrieb auf einem Bahnhof, so überwachen heute moderne Stellwerke als Betriebszentralen das Geschehen auf ganzen Bahnlinien oder sogar Streckennetzen.

Das Stellwerk blieb immer im Hintergrund der Eisenbahnlandschaft. „Unbefugte“ hatten hier keinen Zutritt. Was in den Stellwerken vorging, war und ist für viele ein Buch mit sieben Siegeln.



Das ehemalige Eppinger Stellwerk „Ost“ in Höhe des Getreidelagerhauses. Es wurde im Jahr 2012 abgerissen.



Blick ins Fahrdienstleiterbüro im Bahnhof Eppingen zu Zeiten der Betriebsleitung durch die Albtal Verkehrsgesellschaft

Mit jeder Streckenmodernisierung, die die alten mechanischen Stellwerke, also die „mit den Hebeln“, überflüssig macht, geht ein Stück der Eisenbahn- und Technikgeschichte verloren. Auch die Bahnhöfe verlieren einen Teil ihres Ensembles, jenes Teil, das eben typisch für die Eisenbahn war.

Der Bahnhof von Eppingen verfügt heute noch über eines dieser mechanischen Stellwerke: Das Stellwerk „West“ beim Bahnübergang „Heilbronner Straße“.

Von der baulichen Einrichtung her handelte es sich bei den Eppinger Stellwerken um „Weichen- und Signalstellwerke“. Sie wurden zum Stellen von Weichen und Signalen genutzt.

Nach der betrieblichen Bestimmung zählten die Eppinger Stellwerke zu den „Wärterstellwerken“. Diese waren von einer Befehlsstelle (einem Befehlsstellwerk, untergebracht im Eppinger Bahnhofsgebäude) abhängig und wurden von Wärtern bedient.

Nach der örtlichen Lage klassifiziert handelt es sich um „Endstellwerke“, da sie am Ende des Bahnhofs platziert waren.

Nach der Bedienungsart zählten die Eppinger Bauwerke zu den „mechanischen Stellwerken“, bei denen die Umstellung der Weichen und Signale mittels Drahtzügen durch die Kraft des Stellwerkswärters erfolgt.

Beide Eppinger Stellwerke sind im Zuge der Eröffnung des „Stadtbahnbetriebes“ der Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG) im Jahr 1997 außer Dienst gestellt worden. Moderne technische Anlagen mit minimalem Personaleinsatz lösten die alten, von Muskelkraft bedienten schweren Weichen- und Signalhebel ab.

Von den beiden Stellwerksgebäuden „Eppingen West“ und „Eppingen Ost“ existiert heute noch das Stellwerk „West“ an der Heilbronner Straße. Die Inneneinrichtungen sind weitestgehend erhalten geblieben.

Das Stellwerk „West“ wurde nach jahrelangen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn im Jahr 2008 durch die Stadt Eppingen käuflich erworben. Im Anschluss wurde es äußerlich renoviert.

Das Stellwerk „Ost“ befand sich bis zum Abriss im Eigentum der Deutschen



Das Stellwerk Eppingen „West“ nach der Renovierung durch die Stadt Eppingen.



Blick ins Eppinger „Stellwerk Ost“.

Bahn. Dem Vandalismus preisgegeben, präsentierte es sich zuletzt in einem erbärmlichen Erscheinungsbild. Unter anderem aus Sicherheitsgründen wurde es im Jahr 2012 abgebrochen.

2. Zur Geschichte

Zu Beginn des Eisenbahnverkehrs wurden alle Weichen und Sicherungseinrichtungen in den Bahnhöfen und an der Bahnlinie örtlich durch Wärter von Hand bedient. Ihre richtige Lage musste durch Augenschein überprüft werden. Die örtliche Bedienung war nicht nur sehr zeitraubend, sie erforderte auch einen großen Personalaufwand und war mit einem hohen Sicherheitsrisiko behaftet.

Als sich die Eisenbahnanlagen immer weiter ausdehnten, wurden Stellwerke errichtet, in denen die Hebel mehrerer Weichen und Signale zusammengefasst wurden und von wo aus sich der Stellbereich gut überblicken ließ. Seilzüge übertrugen dabei die Hebelwirkung auf den Stellmechanismus. Mit der Einführung von Stellwerken konnte die Betriebssicherheit erhöht werden, und der Zug- und Rangierdienst wurde beschleunigt.

Größere Bahnhöfe, auf denen von einem Stellwerk aus der gesamte Bahnhofsbereich nicht zu überschauen war, erhielten mehrere Stellwerke.

Von 1880 bis zum ersten Weltkrieg boomte die Stellwerksbranche. 1880 gab es ca. 100 Stellwerke; 1914 waren es schon ca. 7.000.

Die Eppinger Stellwerke „West“ und „Ost“ stammen wohl aus der Zeit um 1895. Zwar wurde die badische Kraichgaubahn (Karlsruhe) – Grötzingen – Eppingen bereits 1879 und das württembergische Teilstück Eppingen – Schwaigern 1880 eröffnet, doch finden sich in den damaligen Baubeschreibungen keine Hinweise auf die Eppinger Stellwerksgebäude.

Spätestens 1898 waren die Eppinger Stellwerke dann in Betrieb. Dies lässt sich anhand einer Postkarte belegen, welche im Jahr 1898 versendet wurde und das Ansichtskartenmotiv Teile des Stellwerks „West“ erkennen lassen.

Das Stellwerksgebäude „Eppingen West“ hatte damals im Obergeschoss eine Länge von ca. 8 m; die Breite betrug ca. 3,3 m. Der Ausgang zum Stellwerksraum befand sich an der west-



Bahnübergang Heilbronner Straße mit dem früheren Postgebäude und dem badischen Eisenbahnerwohnhaus im Hintergrund. Ganz rechts ist der Ausgang zum Stellwerk „West“ zu erkennen.

lichen Seite des Stellwerks zur Heilbronner Straße hin. Das Obergeschoss des Stellwerks war mit Holz verkleidet.

Wohl 1959/1960 wurde das Stellwerk „West“ in Richtung Osten des Bahngeländes hin erweitert. Ab dieser Zeit befand sich dann der Ausgang zum Stellwerk am östlichen Ende des Gebäudes.

Bis ins Jahr 1997 versahen Bundesbahnmitarbeiter ihren Dienst auf dem Stellwerk.

Erstmals sprachen sich die Eppinger Gemeinderäte im Herbst 2006 dafür aus, das „ortsbildprägende Gebäude“ zu erwerben. In der Sitzung des Technischen Ausschusses am 19. September 2006 wurde parteiübergreifend an den Gemeinderat die Empfehlung formuliert, das Gebäude zu erwerben. Nach längeren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn konnte die Stadt Eppingen im Jahr 2008 das Stellwerksgebäude käuflich erwerben und im Anschluss daran äußerlich renovieren.

Begeben wir uns nunmehr über die rund fünf Meter lange Stahltreppe hinauf in den Stellwerksraum, um das Bauwerk in seinen Einzelteilen zu erkunden.

3. Das Bauwerk:

Zur Architektur der Stellwerke

Zum Begriff des „Stellwerks“ sei zunächst einmal angemerkt, dass der Techniker unter einem Stellwerk diejenige Anlage versteht, mit deren Hilfe die Weichen und Signale bzw. die Abhängigkeiten zwischen ihnen gestellt werden. Der Eisenbahner sieht das Stellwerk auch als „Betriebsstelle“. Umgangssprachlich wird aber das gesamte Bauwerk als Stellwerk bezeichnet, in dem sich diese Betriebsstelle mit den Eisenbahnern und den technischen Anlagen befindet.

Da der Stellwerksbedienstete eine gute Sicht auf die Gleise und Weichen benötigte und auch die Innenspannwerke der mechanischen Stellwerke eine bestimmte Bauhöhe verlangten, lag der Fußboden des Bediennraumes mindestens 4 m über der Schienenoberkante. Vorgaben für den Stellwerksraum schrieben fest, dass rings um die Hebelbank ein freier Raum von 1,5 m bestehen musste, damit sich das Bedienungs-, aber auch Instandhaltungspersonal bewegen konnte.



Den ursprünglichen Bauzustand des Eppinger Stellwerks „West“ zeigt obige Aufnahme, welche 1921 entstanden ist.



Zur Gleisseite hin verfügt auch das Eppinger Stellwerk „West“ über eine durchgehende Fensterfront.

Da den Bediensteten ein möglichst guter Überblick über die Betriebsanlagen gegeben werden sollte, wurde den Fenstern große Aufmerksamkeit gewidmet.

Da das Stellwerk einen optimalen Überblick über die Bahnanlagen verschaffen sollte, musste es möglichst zwischen den Gleisen stehen. Da hierfür, so auch in Eppingen, oftmals der Platz fehlte, sah man dann den Standort seitlich der Gleisanlagen vor.

Den größten Teil des Untergeschosses von mechanischen Stellwerken nahm der Spannwerksraum ein. Von ihm abgetrennt waren die Räume für die Toilette und das Lager (Kohlen, Öl, Lampen usw.).

Die Länge des Stellwerksgebäudes richtete sich nach der Länge des Hebel- und Blockwerks. Die Hebelbank im Eppinger Stellwerk ist 6,40 m lang; die Länge des Blockwerks beträgt 3,80 m.

Die Notwendigkeit von Wandflächen für Schränke und Einrichtungsgegenstände führten umgekehrt dazu, dass zur Straßenseite hin kaum Fenster vorhanden sind.

Unter dem Aspekt der Sichtverhältnisse sollte das Stellwerk so aufgestellt

werden, dass der Wärter die Blickrichtung nach Norden hatte, um so möglichst wenig in die Sonne blicken zu müssen. Auch dies wurde beim Stellwerk „West“ in Eppingen berücksichtigt.

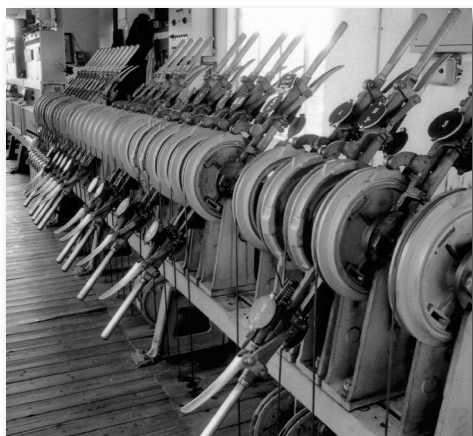
Bei Dunkelheit sollte der Stellwärter einerseits die Außenanlagen und die Signale gut sehen, andererseits im Stellwerksraum die Hebel gut erkennen können. Da sich die Augen beim Blick ins dunkle Gleisfeld aus einem hell beleuchteten Raum nicht schnell genug adaptieren können, bedurfte es einer indirekten Beleuchtung. Die Lichtquellen waren so einzustellen, dass nur die Schilder der Hebel und des Blockwerks angestrahlt wurden und vielleicht noch das Pult am Fernsprecher, die Uhr und die Merktafel beleuchtet wurden.

Weiter wurde von der Deutschen Reichsbahn empfohlen, die Anschriften nicht schwarz auf weiß Email, sondern in weiß auf schwarz Email auszuführen.

4. Die Einrichtung des mechanischen Stellwerks:

Das Hebelwerk, das Blockwerk und die Spannwerke

Die Signalanlagen des mechanischen Stellwerks umfassen unter ande-



Die Hebelbank im Stellwerk Eppingen mit noch 6 Signal- und 15 Weichenhebeln.



Das Blockwerk mit den Fahrstraßenhebeln. Der Wärter drückt die Blocktaste und erzeugt mit der Kurbel einen Wechselstrom für das elektronische Verschlusswerk.

rem das Hebelwerk, das Blockwerk, die Drahtzugleitungen und die Signale.

Das Hebelwerk

Das Hebelwerk eines mechanischen Stellwerks besteht aus der Hebelbank, den Hebeln und dem Verschlusskasten mit den Fahrstraßen- und Signalschubstangen.

Bei mechanischen Stellwerken werden die Weichen und Signale durch Hebel gestellt. Diese Hebel sind auf einer Hebelbank montiert.

Die Hebelbank besteht aus gusseisernen Füßen, die im Abstand von 1,26 m angeordnet sind. Diese Füße tragen zwei Winkelleisen, auf welchen die Weichen- und Signalhebel montiert sind.

Man unterscheidet Weichen-, Signal- und Fahrstraßenhebel. In der Grundstellung stehen die Hebel der Hebelbank mit dem Schaft nach oben, in der umgelegten Stellung mit dem Schaft nach unten.

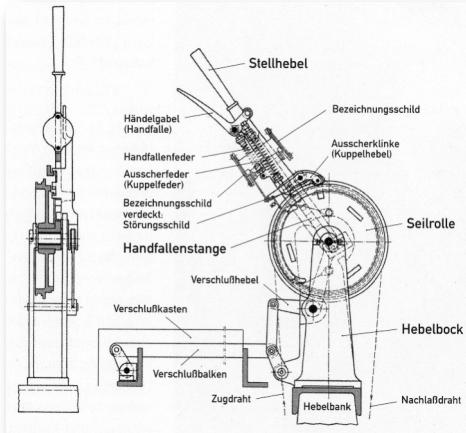
Die Fahrstraßenhebel, liegen in der Grundstellung waagrecht, in der umgelegten Stellung schräg nach oben oder unten. In den Endstellungen werden die Hebel durch eine Einklinkvorrichtung festgehalten. Diese muss beim Umstel-

len der Hebel durch das Andrücken der Handfalle ausgeklinkt werden.

Verbindlich vorgeschrieben sind die Farben der Hebel. Weichenhebel und Rangierhebel sind dunkelblau lackiert, Signalhebel rot, Hebel für Hauptsperrsignale blau mit einer roten Binde. Fahrstraßenhebel haben einen grünen Anstrich.

Weichenhebel tragen die Nummer der Weiche in arabischen Ziffern, Gleissperrenhebel die Bezeichnung „Gs“ und die Nummer der Gleissperre in römischer Ziffer. Hauptsignalhebel tragen die Bezeichnung des Signals in großen lateinischen Buchstaben und wo nötig, zusätzlich die Gleisnummer. Vorsignalhebel tragen die Aufschrift „V“ und die Bezeichnung des Hauptsignals in kleinen lateinischen Buchstaben.

Der Verschlusskasten des mechanischen Stellwerks liegt hinter der Hebelbank. Er enthält die Abhängigkeitseinrichtungen des Stellwerks. Er ist zur Verhinderung unbefugter Eingriffe von einem Schutzgehäuse umgeben. Im Verschlusskasten befinden sich unter anderem die Fahrstraßen- und Signalschubstangen, welche die Verbindungsglieder für die Herstellung der



Die Skizze zeigt die Stirn- und Seitenansicht eines Weichen- und Riegelhebel der Einheitsform in der Grundstellung.



Der Bahnhofsblock am Stellwerk „West“ in Eppingen.

gegenseitigen mechanischen Abhängigkeiten zwischen Weichenhebel, Signalhebel und Blockwerk sind. Hier wird also mechanisch sichergestellt, dass Signale erst dann „auf Fahrt“ gestellt werden können, wenn die für die Zugfahrt notwendigen Weichen richtig stehen, und dass, solange die Signale auf Fahrt stehen, die zugehörigen Weichen verschlossen bleiben, d. h. nicht umgestellt werden können. Bei falscher Weichenstellung kann also aufgrund der mechanischen Abhängigkeiten der zugehörige Fahrstraßen- oder Signalhebel nicht umgelegt werden; dem Zug kann keine „Ausfahrt“ signalisiert werden.

Das Blockwerk

Der Bahnhofsblock dient zur Sicherung der Zugfahrten innerhalb der Bahnhöfe. Er ermöglicht die Fahrtstellung der Hauptsignale vom Befehl des Fahrdienstleiters abhängig zu machen und gleichzeitige Freigabe „feindlicher“ Signale auszuschließen. Weiter dient er dazu, die zur Fahrstraße des Zuges gehörenden Weichen usw. auch dann noch unter Verschluss zu halten, wenn das Signal wieder auf Halt gestellt ist.

Durch das Blocken des Befehlabgabefeldes im Befehlsstellwerk (dieses war im Eppinger Bahnhofgebäude installiert und wurde vom Fahrdienstleiter bedient) wird der Befehl erteilt, ein Ein- oder Ausfahrtsignal „auf Fahrt“ zu stellen. Dadurch wird im Wärterstellwerk (z. B. Stellwerk Eppingen „West“) das Befehlsempfangsfeld entblockt und der dazugehörige Fahrstraßenhebel bedienbar.

Die Befehlsempfangsfelder am Stellwerk verschließen also die auf Signale wirkenden Fahrstraßenhebel in der Grundstellung.

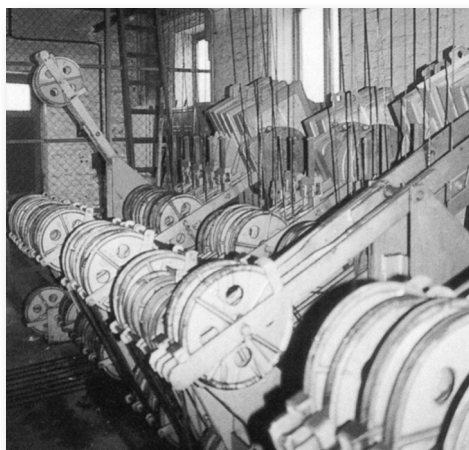
Erst wenn der Fahrdienstleiter im Bahnhof sein Befehlsabgabefeld blockt, wird das Befehlsempfangsfeld im Wärterstellwerk frei. Dies hat zur Folge, dass dort der Fahrstraßenhebel umlegbar wird. Erst wenn im Anschluss daran die Fahrstraße festgelegt ist, kann der Signalhebel „auf Fahrt“ umgelegt werden.

Nach jeder Zugfahrt müssen die Befehlsempfangsfelder sofort wieder geblockt werden, damit der weitere Zugverkehr nicht behindert wird.

Der Streckenblock dient im Gegensatz zum Bahnhofsblock, welcher die



Blick in das Befehlsstellwerk im Eppinger Bahnhof.



Der Spannwerksraum. Gewichte „spannen“ die Drahtzugleitungen, die die Hebelbank mit den Weichen und Signalen verbinden.

Zugfahrten innerhalb der Bahnhöfe sichern soll, zur Sicherung der Zugfahrten auf der freien Strecke. Die Streckenblockung geht in der Regel von einem Bahnhof bis zum anderen. Beim Eppinger Stellwerk „West“ umfasste der Streckenblock das Bahngleis zwischen Eppingen und Sulzfeld. Die Stellen, wo die Streckenblockung beginnt und endet, heißen Blockendstellen.

Um auf eingleisigen Bahnlinien die Züge nicht nur gegen nachfolgende, sondern auch vor entgegenkommenden Zügen zu schützen, macht man die Abfahrt eines Zuges von der besonderen Zustimmung des Nachbarbahnhofs abhängig. Die dabei benutzten Blockeinrichtungen werden als „Erlaubnisfelder“ bezeichnet.

Wird das Erlaubnisfeld in Eppingen geblockt, so wird damit das Erlaubnisfeld im Nachbarbahnhof Sulzfeld freigegeben (entblockt). Das bis dahin in Sulzfeld verschlossene Ausfahr- oder Blocksignal wird freigegeben und kann nun durch den Bahnhof Sulzfeld „auf Fahrt“ gestellt werden. Zugleich werden die auf das betreffende Streckengleis Eppingen – Sulzfeld weisenden Ausfahrtsignale durch einen zweiten Blockverschluss in der Haltstellung festge-

legt; somit ist eine Gegenausfahrt von Eppingen nach Sulzfeld ausgeschlossen.

Nach Ausfahrt des Zuges aus dem Bahnhof Sulzfeld wird das Erlaubnisfeld dort wieder geblockt und damit das in-between wieder „auf Halt“ gestellte Signal erneut in dieser Stellung festgelegt.

Die Spannwerke

Eine Grundvoraussetzung für das einwandfreie Funktionieren mechanischer Stellwerke, das heißt für die sichere Übertragung der Stellbewegung von den Hebeln im Stellwerk zu den Antrieben an den Signalen und Weichen, ist eine gleichmäßige Zugspannung an den Steldrähten der Drahtzugleitungen.

Diese Grundspannung muss unabhängig von der jeweiligen Außentemperatur gewährleistet sein. Da Temperaturschwankungen bekanntlich zu Längenänderungen bei den Stahldrähten führen, muss eine entsprechende Ausgleichsvorrichtung die Abweichungen bei der Grundspannung kompensieren. Diese Aufgabe übernehmen die sogenannten Spannwerke. Sie befinden sich einerseits direkt im Stellwerk unterhalb



Weichenwärter auf Stellwerk „West“. Es ist kurz vor 12.30 Uhr; Schichtwechsel!



Blick auf den Bahnübergang beim Stellwerk „Eppingen West“. Im Oktober 1983 wurde er grundlegend saniert.

der Hebelbank, andererseits sind sie auch im Freien als Weichen- und Signalspannwerk aufgestellt.

5. Das Stellwerk als Arbeitsplatz

Um ein technisches Denkmal zu beschreiben, ist es nun einmal erforderlich, eine Vielzahl von technischen Details zu nennen, die Funktionen zu umschreiben und das Wirken derselben zu würdigen. Dies ist nun in der erforderlichen Weise geschehen. Lassen Sie uns zum Ende des Rundgangs durch das Eppinger Stellwerk noch einen Blick auf das Stellwerk als Arbeitsplatz werfen.

Die auf dem Stellwerk beschäftigten Bahnbeamten wurden als „Weichenwärter“ bezeichnet. Der erste und der letzte Zug auf der Kraichgaubahn bestimmten den Dienstplan. In zwei Schichten war jeweils ein Weichenwärter mit den täglich anfallenden Arbeiten betraut. Die Frühschicht begann (als Beispiel dient das Jahr 1960) um 3.50 Uhr und endete um 12.30 Uhr. Dann übernahm ein Kollege die Spätschicht, welche von 12.30 Uhr bis 0.15 Uhr dauerte. Ein sehr langer Arbeitstag für die Beschäftigten, die teilweise noch weitere Anfahrtswege aus Sulzfeld, Rohr-

bach und Adelshofen ohne PKW zurücklegen mussten.

Mit Sicherheit war es ein einsamer Arbeitsplatz; lediglich das Diensttelefon versprach Kontakt zur Außenwelt.

Die Weichenwärter der mechanischen Stellwerke mussten körperliche Schwerarbeit leisten. Für die Umstellung der Signalhebel und für die besonders weit abgelegenen Weichen war ein enormer Kraftaufwand erforderlich. Dies bedeutete tagtäglich ein hundertfaches Muskeltraining. Weichen mussten nicht nur für ein- und ausfahrende Züge gestellt werden, sondern auch im Zuge des erheblichen Rangierbetriebes bedient werden.

Rangiervorgänge waren zum Beispiel durchzuführen, wenn Züge aus Heilbronn, Karlsruhe oder Sinsheim in Eppingen endeten und zurück zu ihrem Ausgangsbahnhof fuhren. Bei lokbespannten Zügen musste die Lokomotive dann über Gleis 4 umsetzen.

Auch der umfangreiche Güterverkehr erforderte zahlreiche Rangierfahrten, denen der Weichenwärter vom Stellwerk aus die richtigen Fahrstraßen stellen musste. An Werktagen erreichten in der Blütezeit der Bundesbahn allmor-



Ein Personenzug aus Heilbronn ist in Eppingen angekommen. Die Diesellokomotive setzt über Gleis 4 an das andere Zugende um. Der Weichenwärter von Stellwerk „Eppingen West“ überwacht das Rangiermanöver.



Vom Stellwerk Eppingen „West“ aus wurden auch die Schranken für den unmittelbar am Stellwerk gelegenen Bahnübergang der damaligen Bundesstraße 293 von Karlsruhe nach Heilbronn bedient.

gendlich drei Nahgüterzüge (aus Richtung Heilbronn, Karlsruhe und Sinsheim) den Eppinger Bahnhof. Die Güterzüge wurden „aufgelöst“ und später wieder neu gebildet. Einzelne Waggons wurden an der Ladestraße (parallel zur Heilbronner Straße) für Bahnkunden bereitgestellt. Andere Güterwagen wurden zur Kopframpe oder der Güterhalle umgesetzt.

Es herrschte stetige Betriebsamkeit, die erst nachts mit dem Abstellen und der Bereitstellung der Personenzüge für den nächsten Morgen endete.

Nicht nur das Bedienen, sondern auch die „Pfleger“ der Weichen oblag den Weichenwärtern. Bei Notwendigkeit wurden die Weichen gereinigt und geschmiert. Hierzu musste sich der Weichenwärter beim diensthabenden Fahrdienstleiter abmelden, damit dieser davon Kenntnis hatte, dass das Stellwerk vorübergehend nicht besetzt war.

Mit Sicherheit eine der verantwortungsvollsten Tätigkeiten am Stellwerk „Eppingen West“ war die Bedienung der Bahnschranken am Bahnübergang im Zuge der ehemaligen Bundesstraße B 293, der unmittelbar am Stellwerk lag.

Während in früheren Zeiten die Schranken mithilfe einer Handkurbel geschlossen und geöffnet wurden, bediente man die Schranken in den letzten Jahrzehnten per Knopfdruck.

Die vier Schrankenbäume konnten einzeln bedient werden. Insoweit konnte der Weichenwärter zunächst die Zufahrtseite zum Bahnübergang sperren, um den zufließenden Verkehr zu stoppen, während die beiden anderen Schranken kurzzeitig noch offen blieben, damit Personen und Fahrzeuge den Bahnübergang verlassen konnten. Die Schranken waren mit einem Behang aus Ketten ausgestattet, die verhindern sollten, dass die Schrankenbäume unterlaufen oder unterfahren werden.

Der Bahnübergang war mit einem mechanischen Lätewerk ausgestattet, welches das bevorstehende Schließen der Schranken mit einer bestimmten Anzahl von Glockenschlägen ankündigte.

Hatte man nicht mehr rechtzeitig die Gleise überquert, kehrte nun teilweise für mehrere Minuten Ruhe am Bahnübergang ein. Die Zwangspause war für



Mit Volldampf durchfährt ein Güterzug von Heilbronn kommend den Bahnhof Eppingen in Richtung Karlsruhe. Ein besonderes optisches wie auch akustisches Schauspiel, welches man von den geschlossenen Schranken aus „hautnah“ erleben konnte.



Blick vom Eppinger Getreidesilo auf den westlichen Bahnhofsbereich, für den das Stellwerk „West“ zuständig war. Um die Anzahl der Schrankenschließungen zu vermindern, sollte der Rangierbetrieb in den östlichen Bahnhofsbereich verlagert werden.

den einen oder anderen eine willkommene Gelegenheit, mit weiteren Wartenden ein Gespräch zu führen und Neuigkeiten vom Ort auszutauschen, ein wenig zu verschnaufen oder seine Gedanken zu sammeln.

Auch diente der Hinweis auf geschlossene Schranken ganzen Generationen von Schülern als Entschuldigung, dass man beispielsweise zu spät zur Schule kam oder es Erwachsenen nicht möglich war, einen Arzttermin pünktlich einzuhalten.

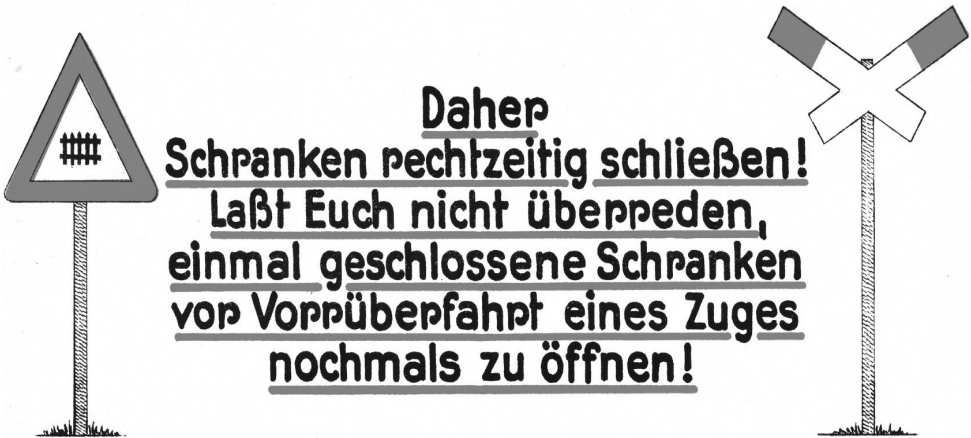
Für Kinder und Jugendliche bot die geschlossene Schranke die Gelegenheit, auf derselben die Arme zu verkreuzen und das Haupt daraufzulegen und mit den Füßen den Kettenbehang der Schranken hin und her zu wiegen. Wenn nun noch ein Zug mit viel Dampf und Getöse heranrauschte, hatte die „gute alte Eisenbahn“ ihren spektakulären Auftritt.

Mit Sicherheit nicht nur positiv wurde der Stillstand am Bahnübergang bewertet. Vielen Kraftfahrzeugfahrern wird bereits das Hinweisschild „Bei geschlossenen Schranken Motor abstellen“ eine negative Vorahnung gegeben

haben, dass ihnen eine längere Zwangspause bevorsteht. Man will sich nicht vorstellen, welche Gedanken dem einen oder anderen Kraftfahrzeugfahrer durch den Kopf gingen, als sie zum Weichenwärter, der hoch über ihnen am Stellwerk thronte, hinaufblickten. In Stoßzeiten staute sich der Verkehr (nach Zeitungsangaben) meist bis zum Eppinger Marktplatz zurück und in der Gegenrichtung reichte der Rückstau oft bis zum örtlichen Lagerhaus.

Immer wieder beschäftigte das Thema der langen Schließzeiten auch die Kommunalpolitik, so zum Beispiel im Oktober 1983, als sich der Gemeinderat zu einem „Vor-Ort-Termin“ am Stellwerk „Eppingen West“ einfind. Seitens der Deutschen Bundesbahn stellte man kürzere Schließzeiten in Aussicht; man wollte den Großteil des Rangierbetriebes vom Westteil des Bahnhofs auf den Ostteil verlagern.

Nachdem aber die Sicherheit für den Betriebsablauf höchste Priorität hatte, konnte sich nicht viel an dem Dauerärgernis ändern. Der Betriebsablauf folgte klaren Routinen, die der Sicherheit dienen und Bedienungsfehler verhinderten.



Auszug aus einem Unfallverhütungsbild der Deutschen Reichsbahn des Jahres 1936. Die Sicherheit stand stets im Vordergrund.

Obwohl mittlerweile 18 Jahre vergangen sind, dass das Stellwerk „Eppingen West“ seine Funktionen verloren hat, hat sich der Charme der Wirkungsstätte dennoch erhalten. Beim Betrachter des Gebäudes und der Einrichtungen entsteht nach wie vor der Eindruck, als ob der Bahnbedienstete nur für kurze Zeit seinen Arbeitsplatz verlassen hätte. Man könnte meinen, dass er gleich wieder käme, um die roten und blauen Hebel zu bedienen, die Schranken zu öffnen oder am Schreibtisch seine Aufzeichnungspflichten zu erledigen. Noch immer informiert der Fahrplan mit Gültigkeit bis 23. Mai 1998 über die Zugverbindungen im Winter 97/98 der damaligen Deutschen Bundesbahn.

Nur Details zeugen davon, dass das Stellwerk nun zum „alten Eisen“ gehört. Die große Dienstuhr über der Eingangstür verharrt mangels Elektrizität auf „fünf vor zwölf“, und die früher blank geputzten Weichenhebel sind mit einer rostigen Patina überzogen.

Dank der Eppinger Stadtverwaltung und dem Votum des Gemeinderats wird das Stellwerk mit seiner mehr als hundertjährigen Geschichte trotz aller technischen Innovationen als Denkmal für die Nachwelt erhalten bleiben.