Stellwerk 1

http://www.bauforschung-bw.de/objekt/id/165078540810/

ID: 165078540810 **Datum:** 23.11.2015 **Datenbestand:** Bauforschung

Objektdaten

Straße:	Stadtseestraße
Hausnummer:	1
Postleitzahl:	74189
Stadt-Teilort:	Weinsberg
Regierungsbezirk:	Stuttgart
Kreis:	Heilbronn (Landkreis)
Gemeinde:	Weinsberg
Wohnplatz:	Weinsberg
Wohnplatzschlüssel:	8125102008
Flurstücknummer:	*keine*
Historischer Straßenname:	*keiner*
Historische Gebäudenummer:	*keine*

Lage des Wohnplatzes

Fotos

Bildbeschreibung:
Betriebsraum mit Stellwerk (1. OG)

Abbildungsnachweis:
strebewerk

Bildbeschreibung:
Ansicht von Nordwesten

Abbildungsnachweis:
strebewerk

Objektbeziehungen

- *keine*

Umbauzuordnung

- *keine*

Bauphasen

Kurzbeschreibung der Bau-/Objektgeschichte bzw. Baugestaltungs- und Restaurierungsphasen:

1860-62 wurde die Eisenbahnstrecke Heilbronn-Weinsberg-Schwäbisch Hall (Kochertalbahn) der Württembergischen Staatseisenbahn gebaut, 1867 wurde sie bis Crailsheim verlängert. Ab 1862 wird in den Listen der Württembergischen Staatseisenbahn ein Bahnhofverwalter II. Klasse und Postexpeditor geführt und ab 1916 ein eigener Oberbahnmeister. Die Strecke wurde erst 2003 elektrifiziert und signaltechnisch auf den neusten Stand gebracht.

Die vorgefundene Stellwerkstechnik und das Bauwerk scheinen aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jh. zu stammen, dem Eintrag in der Denkmalliste Baden-Württembergs zufolge in das Jahr 1909. Ein im Staatsarchiv Ludwigsburg archivierter Plan des Stellwerksgebäudes (ohne Technik) datiert 1901, ein Lageplan des gesamten Bahnhofs mit Verzeichnung des Stellwerks ebenfalls von 1901.
In einem nicht genau datierten Kostenvoranschlag für die Stationserweiterung (um 1900) wird der Bau des Stellwerks projektiert. Möglicherweise gehören die beiden zuvor genannten Pläne zu diesem Projekt. Wann genau die Bauausführung stattfand, ist leider auch durch die Archivalien nicht genau zu klären. Das Luftbild von 1918 ist die früheste verlässliche Bildquelle des Stellwerks und kann somit als zweifelsfreier Terminus ante quem herangezogen werden.

Das Stellwerk ist Teil der Sachgesamtheit "Bauten der Eisenbahn", bestehend aus:
1. der Dreiergruppe aus dem 1862/63 erbauten Empfangsgebäude incl. benachbartem Güterschuppen und der Bahnmeisterei von 1909 (Bahnhof 1, 7, 8);
2. dem Bahnwärterhaus und Stellwerk von 1901 (Stadtseestraße 1, Bahnhof 23) am schienengleichen Bahnübergang der alten Straße von Weinsberg zum Rappenhof bzw. ins Stadtseetal;
3. dem Eisenbahntunnel unter dem Schnarrenberg, 1859 begonnen (siehe auch Stadt Heilbronn, Buchernäcker).
Die Sachgesamtheit ist wesentlicher Bestandteil der zweiten bedeutenden Phase des Eisenbahnbaus in Württemberg, die nach der 1848 unter Etzel vollzogenen Anbindung Heilbronns an Stuttgart nunmehr in den 1860er Jahren Heilbronn mit Schwäbisch Hall, Crailsheim und dem Königreich Bayern verbinden sollte. Die unter der Leitung des Oberbaurats C. Julius Abel im Jahre 1859 begonnene Eisenbahnlinie wies mit dem Weinsberger Schnarrenberg-Tunnel das erste Großprojekt und zugleich das größte, aufwändigste und umstrittenste Bauwerk auf dem ganzen Abschnitt zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall auf. Der fast 900 m lange, noch heute original überlieferte Tunnel ist damals der größte in ganz Württemberg gewesen.

Neben dem Empfangsgebäude in Weinsberg (Entwurf von J. Abel), dem Güterschuppen und der Bahnmeisterei wird mit dem 1909 erbauten Stellwerk Nr. 1 und dem offenbar um 1862 erbauten Bahnwärterhaus die bauliche und funktionale Ausstattung eines Bahnhofes um die Jahrhundertwende in inzwischen seltener Weise dokumentiert.

1. Bauphase:
(1901 - 1918)

Errichtung des Stellwerks vor 1918. (gk, a)

Betroffene Gebäudeteile:

keine

Bauwerkstyp:

- Bauten für Transport und Verkehr
  - Bahnbetriebsbau

2. Bauphase:
(2003)

Elektrifizierung. (a)

Betroffene Gebäudeteile:

keine

Besitzer:in

keine Angaben

Zugeordnete Dokumentationen

- Bauhistorische Dokumentation des Stellwerks

Beschreibung

Umgebung, Lage:

Der Bahnhof befindet sich südlich der Altstadt von Weinsberg. Er liegt deutlich außerhalb des Altbaugebiets. Das untersuchte Stellwerk befindet sich auf der Ostseite des Bahnhofs, südseits der Bahnstrecke nach Öhringen

Lagedetail:

- Siedlung
  - Randlage

Bauwerkstyp:

- Bauten für Transport und Verkehr
  - Bahnbetriebsbau

Baukörper/Objektform (Kurzbeschreibung):

Die Kubatur des zweigeschossigen Stellwerkshäuschens ist turmartig auf rechteckigem Grundriss mit erhöhtem Erdgeschosss, verbrettertem Fachwerkobergeschoss und flachem Satteldach. Die Fachwerkwand mit der vertikalen Bretterschalung des Obergeschosses kragt leicht aus. Ein allseitiger Dachüberstand dient als konstruktiver Holzschutz und Blendschutz gegen Sonneneinstrahlung.

Innerer Aufbau/Grundriss/ Zonierung:

Der Grundriss besteht aus jeweils einem Raum in Erd- und Obergeschoss, der jeweils von der Ostseite erschlossen wird. Eine winkelförmige Metalltreppe führt auf der Ostseite ins Obergeschoss. Die Geschosse sind nicht weiter untergliedert.

Vorgefundener Zustand (z.B. Schäden, Vorzustand):

keine Angaben

Bestand/Ausstattung:

keine Angaben

Konstruktionen

Konstruktionsdetail:

- Mischbau
  - Steinbau mit Gebäudeteilen aus Holz
  - Unterbau aus Stein (gestelzt)
- Verwendete Materialien
  - Backstein
  - Holz
  - Ziegel
- Dachform
  - Satteldach
- Dachgerüst Grundsystem
  - Balkendach mit Rofen ohne innere Tragkonstruktion
- Detail (Dach)
  - Dachüberstand

Konstruktion/Material:

Die Nordfassade gliedert sich horizontal in zwei Teile, die die Baustoffe betonen: Das Erdgeschoss besteht aus einer Backsteinfassade mit zwei mittig situierten hochrechteckigen Fenstern. Die Gewände der Fenster bestehen aus einem grauen Naturstein. Darüber nimmt eine Lage Backsteine nochmals das Fassadenmaterial des Erdgeschosses auf, bevor ein
auskragendes Gesims mit unrhythmischen Stirnflächen von Deckenbalken in das aus Holz gebaute Obergeschoss überleitet. Der Fachwerkaufbau des Obergeschosses ist mit einer vertikalen Bretterschalung versehen, deren Stöße mit dekorativen Deckleisten verdeckt werden. Die unteren Enden sind bogenförmig geformt.
Die Ostfassade setzt die horizontale Zweiteilung fort. Leicht außermittig angeordnet findet sich eine Tür mit einem grauen Steingewände, dessen Gestaltung sich den Fenstern der Nordseite anpasst. Eine gewinkelte Metalltreppe erschließt die Tür des Obergeschosses. Zentral in der Giebelwand befindet sich ein großes Fenster mit abgerundeten Ecken und nördlich davon eine Zugangstür. Der gesamte Bereich des Obergeschosses ist mit einer vertikalen Holzschalung versehen, wobei der Bereich des Giebeldreiecks eigens abgesetzt ist. Den Ortgang ziert ein profiliertes Brett. Drei Pfetten mit profilierten Stirnflächen zeichnen sich ab, deren Überstände jeweils auf gezierten Knaggen aufliegen.
In der Westfassade befindet sich je ein Fenster im Erd- und Obergeschoss, sonst entspricht sie der Ostfassade. Während das untere Fenster zentral situiert ist, liegt das obere am streckenseitigen Rand und dient dem Überblick über die Gleise Richtung Bahnhof. Auffällig sind die zierenden Stirnseiten von scheinbaren Deckenbalken an den beiden Schmalseiten, die eher dekorativer denn konstruktiver Natur sein müssen.

Als Boden dient im Erdgeschoss (Spannwerksraum) ein Estrich, im Obergeschoss (Block- und Riegelwerksraum) ein hellgrauer Linoleumbelag.

Das Dach ist ein einfaches Pfettendach mit flacher Dachneigung und großem Dachüberstand als Blendschutz gegen das Sonnenlicht. Die Dachflächen des Satteldaches sind mit einer Ziegeldeckung aus gekanteten Strangpressziegeln versehen.