

Vom Achtzehner zur Stadtbahn U4

Der 31. Januar 1914 war für Botnang ein großer Festtag. An diesem Samstag fuhr der erste Achtzehner vom Schloßplatz nach Botnang.



Botnang im Verkehrsschatten

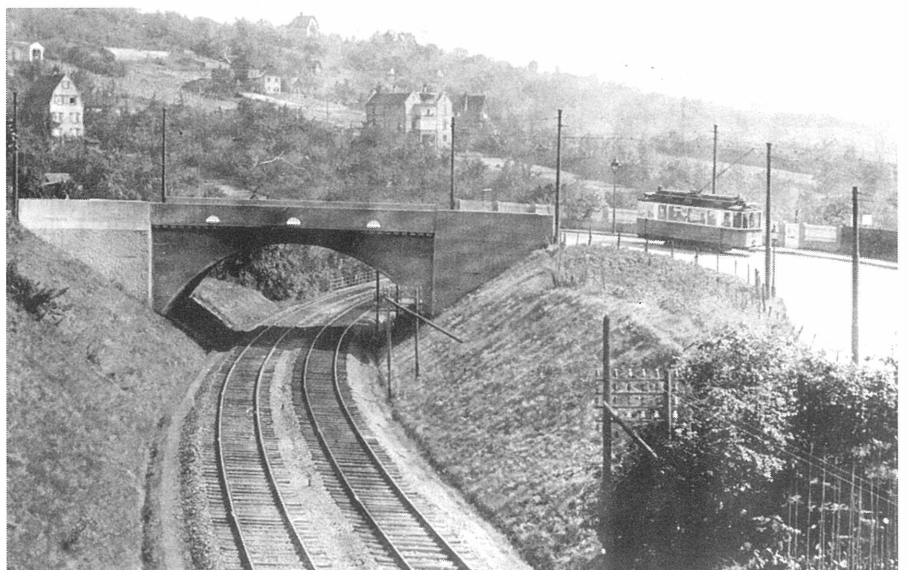
Botnangs Verkehrsanbindung war bis Ende des letzten Jahrhunderts schlecht. Ein ausgebauter Fahrweg bestand nur über Feuerbach und den Pragsattel nach Stuttgart. Über den Kräherwald gab es ausschließlich Fußpfade, die selbst von sechsspännigen Fuhrwerken nicht überwunden werden konnten. So war trotz der Nähe zur Residenz (Luftlinie 4 km bis zum Schloßplatz) ein langer und umständlicher Weg zurückzulegen. Erst durch den Bau der Kolonie Westheim (vgl. Botnanger Heimatblätter Nr. 7) in den Jahren 1897 – 1919 trat eine gewisse Verbesserung ein. Eine befestigte und für Fuhrwerke benutzbare Straße führte zum Botnanger Sattel, aber von dort ging es noch über die sehr steile Botnanger Steige mit einem schienengleichen Übergang über die Gäubahn weiter. Aus diesem Grund war an einen Straßenbahnan-schluß für die 2800 Bewohner Botnangs damals noch nicht zu denken.

Die Kanonenweglinie bringt keine Lösung

Obwohl der Ausbau des Straßenbahn-netzes im Stuttgarter Westen in diesen Jahren zügig voranging und am 3. November 1903 die Strecke vom alten Bahnhof durch die Schloßstraße bis zur Kreuzung Schwabstraße (die sogenannte Kanonenweglinie, später Linie 5) ergab sich für Botnang noch keine Anschlußmöglichkeit. Ab 4. Juni 1905

wurde die Kanonenweglinie bis zur Forststraße verlängert, wo sich beim Paul-Gerhard-Platz die Umsetzstelle befand. Mit der Ende 1911 begonnenen und am 26. Juni 1912 in Betrieb genommenen Verlängerung der Linie 5 von der Forststraße über die Herderstraße bis zum Westbahnhof rückte die Straßenbahn um 450 Meter nach Botnang heran.

Ein Triebwagen der Linie 18 bei der Brücke über die Gäubahn.



Schwierige Verhandlungen

Erst 1910 nahmen die konkreten Verhandlungen über die Anbindung Botnangs an das Stuttgarter Straßenbahnnetz Gestalt an. Mit dem Bau der die Gäubahn überspannenden Brücke konnte die Straßenverbindung zwischen dem Kräherwald und dem Herderplatz ausgebaut werden. Damit war die Voraussetzung für diesen Teil der Strecke zum späteren Ausbau der Straßenbahnlinie gegeben. Und in weiser Voraussicht wurden beim Bau der Brücke bereits die Straßenbahngleise eingelegt. Die SSB hatte jedoch keine Eile, ihre Planung voranzutreiben. Die damals etwa 4000 Seelen zählende noch selbständige Gemeinde Botnang versprach keine Rentabilität und nach wie vor war eine Höhe von 150 Meter vom Schloßplatz bis zum Sattel und gleich darauf 50 Meter Gefälle zu überwinden. Diese Höhendifferenzen machten gegenüber der Innenstadt einen erhöhten Strombedarf erforderlich.

Botnang erhält eine Straßenbahn

Nach langen Vorgesprächen und Beratungen konnte am 9. September 1913 das Vertragswerk über den Bau der Straßenbahnlinie nach Botnang zwischen dem Schultheiß Eicheler von Botnang und der SSB unterzeichnet werden. Darin wurde festgelegt:

1. Bis zum Botnanger Sattel galt die Strecke als Innerortsbahn; ab dem Botnanger Sattel als Vorortslinie.

Für die Innerortsbahn mußte ein Stromtarif von 8 Pf. für 1 kwh, für Vorortbahnen 12 Pf. bezahlt werden. Diese Unterscheidung wurde nach der Eingemeindung Botnangs nach Stuttgart am 1. 9. 1922 aufgehoben.

2. Die Gemeinde Botnang mußte sich verpflichten, die Flächen für das Einlegen der Gleise und das Aufstellen der Fahrleitungsmasten dauernd kostenlos zur Verfügung zu stellen. Um hierfür die nötigen Mittel zusammen zu bringen, wird berichtet, daß der Dorfschultes damals von Haus zu Haus ging, und um Spenden für den Grundstückserwerb bat. Der Vertrag mußte auch von der Verkehrsabteilung des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten genehmigt werden. »Mit allerhöchster Ermächtigung seiner Königlichen Majestät« wurde sie am 19. September 1913 erteilt. Um die ganze Strecke zweigleisig auszubauen, war es noch nötig vom Vogelsang an für die stadteinwärts fahrenden Wagen in der Spittastraße ein Gleis zu verlegen. Außerdem mußte für die Botnan-

ger Straßenbahnwagen am Vogelsang ein Depot erbaut werden. Der Ausbau der 1892 Meter langen Strecke vom Herderplatz bis zur Klinglerstraße in Botnang ging rasch voran. Ein starker Frost erzwang allerdings anfangs Dezember eine längere Bauunterbrechung. Nach einer Wetterbesserung konnten im Januar 1914 die Baumaßnahmen abgeschlossen werden. Am Freitag, 30. Januar wurde von den Behörden das Bauvorhaben abgenommen und der Probetrieb konnte sofort beginnen. Am Bau waren insgesamt 110 Personen beteiligt, darunter ein Bahnmeister, 8 Vorarbeiter und 6 Aufseher. Über die Einweihung und den ersten Betrieb schreibt Gottfried Bauer, ein Kenner der Stuttgarter Straßenbahngeschichte und Vorstand des Vereins für das Straßenbahnmuseum.

Botnang erhält seine Straßenbahn

Samstag, der 31. Januar 1914 war für Botnang ein Tag, wie ihn die kleine Gemeinde zuvor noch nie erlebt hatte. Die Häuser von Westheim waren fest-

lich geschmückt, überall wehten deutsche und württembergische Flaggen zum Empfang der »Langerwarteten«. Nachmittags um 15.30 Uhr bestiegen am Schloßplatz zahlreiche Ehrengäste in Frack und Zylinder die beiden mit Tannenreisern und Blumen geschmückten Triebwagen der neuen Linie 18, darunter Oberbürgermeister Dr. Lautenschlager mit den bürgerlichen Kollegien Stuttgarts, Schultheiß Eicheler mit seinen Botnanger Gemeinderäten sowie zahlreiche staatliche und städtische Beamte. Mit einigen Minuten Verspätung rollten die beiden ersten offiziellen »18er« los und im Schein der Abendsonne ging's hinauf zum Botnanger Sattel und auf der anderen Seite des Kräherwalds wieder hinunter nach Botnang. Als die Wagen Westheim erreichten, säumten Botnanger Bürger dichtgedrängt die neue Stuttgarter Straße (die heutige Beethovenstraße). An der Endstation bei der Klinglerstraße wurden die

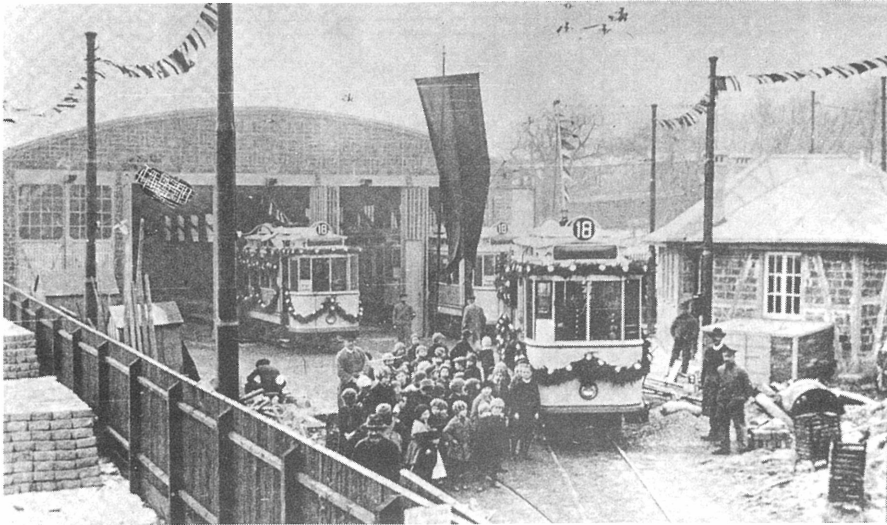
Viel Prominenz mit »Zylinder und Melone« begrüßt am 31.1.1914 den ersten, festlich bekränzten 18er in Botnang.



Zwei Strophen aus dem Gedicht von Pfarrer Sauberschwarz, das am 31. Januar 1914 bei der Einweihung vorgetragen wurde.

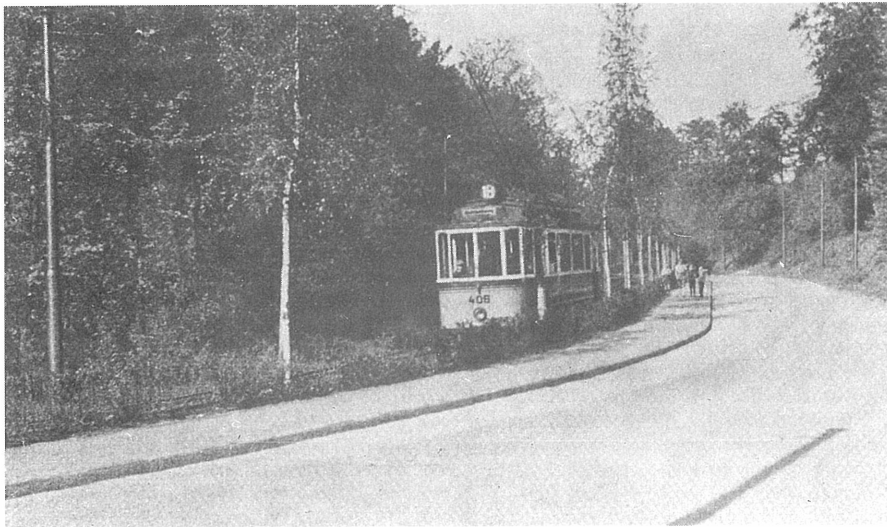
Was ist in Botnang aber heut zu sehn?
Ein fröhlich Fest! Auf allen Angesichtern glänzen
Luft und Vergnügen und die Fahnen wehn,
Gesang ertönt und — trotz des Winters — bunt von Kränzen
Stehn da die Häuser; schöne Ehrenpforten prangen,
Der frohen Gäste Menge festlich zu empfangen.

Doch sieh! Da kommt von Tal ein Wagen an,
Nicht wie zu meiner Zeit durch Pferdekräft gezogen.
Des Blizes Zaubermacht weist ihm die Bahn,
Und ohne Müh kommt er herauf in Schlangenbogen
Horch! Lauter, immer lauter schallt's von Mund zu Munde:
Die Straß enbahn ist da! O wunderbare Kunde!



▲ Gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie 18 nach Botnang wurde am 31.1.1914 der »alte Betriebsbahnhof Vogelsang« seiner Bestimmung übergeben.

▼ Ein »18er« auf der Fahrt zum Botnanger Sattel.



ersten Wagen der neuen Straßenbahnlinie 18 mit Böllerschüssen, lauten Hurrarufen, Musik-, Lied- und Gedichtvorträgen feierlich empfangen. Mit einer kleinen Begrüßungsansprache hieß Eicheler die zahlreichen Ehrengäste in Botnang herzlich willkommen und lud sie zu einem gemütlichen Beisammensein in das Gasthaus »Graf Eberhard« ein. Dort folgten zahlreiche Gruß- und Dankesreden, umrahmt von 19 Programmpunkten der Botnanger Vereine, was sich dann weit bis in den späten Abend hinzog. Während die Ehrengäste für ihr »Festessen« 2 Mark 50 bezahlen mußten, erhielten die am Bau beteiligten Arbeiter und Monteure ein kleines Geschenk und ein einfaches Mahl gratis gereicht. An die am Festprogramm beteiligten Kinder ließ die Gemeinde eine Brezel und eine Wurst verteilen, was für viele in jener Zeit noch etwas ganz besonderes darstellte.

Durch den Bau der Straßenbahn waren der Gemeinde Botnang Kosten in Höhe von 10.218,27 Mark entstanden, ein Betrag, den die Kommune nicht aufbringen konnte, weshalb sie sich im Juli 1915 an das Kgl. Amtsberamt



Stuttgart mit der ergebensten Bitte um Unterstützung wenden mußte.

Der Betrieb der Linie 18

Am Sonntag, 1. Februar 1914 nahm die Linie 18 morgens den fahrplanmäßigen Betrieb auf. Neben der Endstation Botnang bei der Klinglerstraße bediente sie noch die Haltestelle Lindpaintnerstraße, Botnanger Sattel und Wielandstraße. Morgens von 5.24 bis 8.14 Uhr, mittags von 11.24 bis 14.14 sowie abends zwischen 18.24 und 20.24 Uhr fuhr werktags alle 10 Minuten ein aus einem Trieb- und einem Beiwagen bestehender Zug von Botnang aus zum Schloßplatz. In den Zwischenzeiten und abends bis 22.47 Uhr war lediglich ein einzeln fahrender Triebwagen zwischen der Herderstraße und Botnang im 20-Minuten-Rhythmus unterwegs. Ecke Herder- und Botnanger Str. mußten die Fahrgäste der Vorortlinie 18 zur Weiterfahrt nach Stuttgart in die vom Westbahnhof kommende Linie 5 umsteigen bzw. auf der Rückfahrt hier von der Innerortslinie auf den Vorortwagen nach Botnang. Für die Einzelfahrt von Botnang bis zur Haltestelle Silberburgstraße waren 10 Pfennig zu bezahlen, die Fahrt bis zum Schloßplatz kostete 15 Pfennig. Auf den ersten Blick erscheinen diese Fahrpreise recht günstig zu sein. Doch wenn man sie in Relation zu den Verdiensten jener Tage setzt – ein Mann verdiente durchschnittlich 38–40 Pfennige je Stunde – wird ersichtlich, daß das Straßenbahnfahren damals nicht gerade billig war. Der Umsteigeverkehr war von Anfang an sehr unbefriedigend, so daß bereits mit der Einführung des Sommerfahrplans ab Juni 1914 die Linie 18 ganztägig von Botnang bis zum Schloßplatz durchfuhr.

Gärtnerwagen auf der Gäubahnbrücke (bei der Wielandstraße).

Allerdings rollten die Züge anstelle von 10 bzw. 20 Minuten jetzt in einem Intervall von 12 bzw. 24 Minuten.

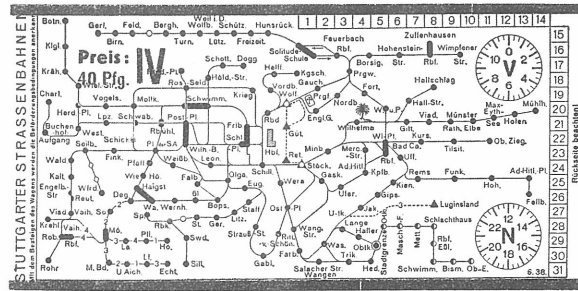
Markt- und Wäschewagen

Auch für die Botnanger Wäscherinnen und Gärtner brachte die Straßenbahnverbindung große Entlastung (vgl. Botnanger Heimat Nr. 8 und Nr. 10). In aller Frühe brachten sie Wäsche und Gärtnerei-Produkte auf Handwagen zur Endstation Klinglerstraße. Dort stand ein Plattformwagen für Gemüse und Wäsche und ein Motorwagen für Marktfrauen und Wäscherinnen bereit. Normalerweise fuhr dieser Zug an allen Werktagen, an den Markttagen fahren sogar zwei. Am Johannesmarkt stiegen die ersten aus und die anderen fahren bis zum »Rettichgleis« entlang dem alten Waisenhaus bis zum Karlsplatz. Mittags fahren die Marktwagenzüge mit leeren Karren

Das waren die Fahrpläne der SSB ab 1932. Von Punkt zu Punkt war eine Teilstrecke und der Fahrpreis richtete sich nach den zu fahrenden Teilstrecken. Es gab »Halbe« für Kinder und von 15 bis 60 Pfennigen für Erwachsene.

Fahrscheinheft für »Personal im Ruhestand«.

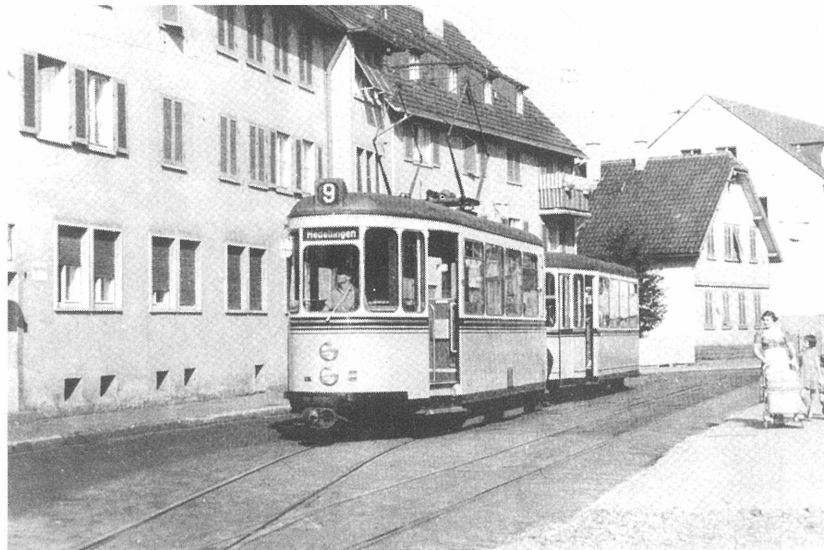
Die Linie 9 mit modernen zweiachsigen Wagen an der ehemaligen Umsetzstelle Griegstraße.



und Körben und mit schmutziger Wäsche wieder zurück. Die Marktwagenzüge fahren bis zum Jahr 1949.

Der weitere Ausbau

Am 21. November 1929 fuhr die Straßenbahn zum ersten Mal weiter von der Klinglerstraße über die neue Haltestelle in der Gartenstraße (jetzt Franz-Schubert-Straße) bis zur Endstation in der Talstraße (heute Griegstraße). An dieser Gleisführung änderte sich fast dreißig Jahre nichts. Die SSB ersetzte die Umsetzstellen durch Wendeschleifen. Dadurch konnte Zeit und Personal eingespart werden und außerdem entfiel das gefährliche Rangieren. Anfang 1959 wurde die erste Schleife in Botnang gebaut. Sie führte über die Eltinger Straße, die Alte Stuttgarter Straße zurück zur Franz-Schubert-Straße.



Ein Gelenktriebwagen (GT 4) vom Botnanger Sattel kommend kurz vor der Haltestelle Lindpaintnerstraße. Auch hier wird sich nach der Inbetriebnahme der Tunneltrasse die Landschaft gründlich verändern.



1959: Ein Neuner bei einer der ersten Probefahrten auf der neuen Wendeschleife »um den Hirsch herum«.



Die Bebauung des Laihlegebietes und des Spitalwaldes (Ende der 60iger und Anfang der 70iger Jahre) machte eine neue Verkehrsführung erforderlich. Deshalb wurde die Straßenbahn von der Beethovenstraße in die Regerstraße und von dort weiter bis zur neuen Endschleife an der Kauffmannstraße geführt. Dabei entstanden die Haltestellen Milllöckerstraße und Eltinger Straße neu. Diese Streckenführung wurde am 1. April 1977 in Betrieb genommen.

Auf der neuen Trasse durch die nun ausgebaute Regerstraße erreicht die Linie 9 am 1. April 1977 die Haltestelle Eltinger Straße und die neue Wendeschleife an der Kauffmannstraße.



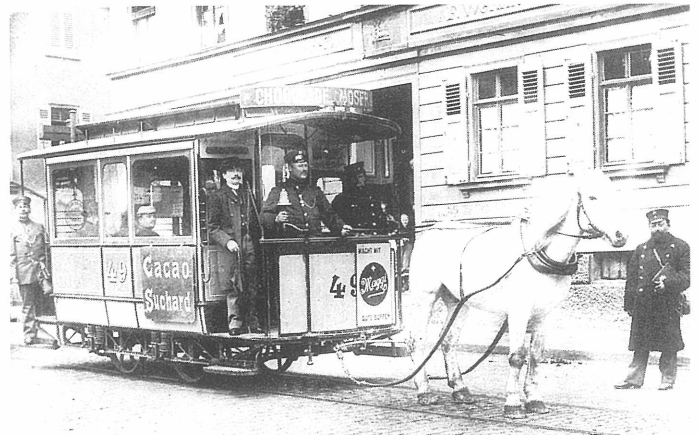
Im Verlauf der letzten 80 Jahre fuhren folgende Straßenbahnlinien nach Botnang:

- Linie 18 von 1914 bis 1954
- Linie 9 von 1954 bis 1989
- Linie 8 von 1973 bis 1978
- Linie 2 von 1978 bis 1986
sowie Frühjahr/Sommer 1946
- Linie 4 von 1986 bis heute

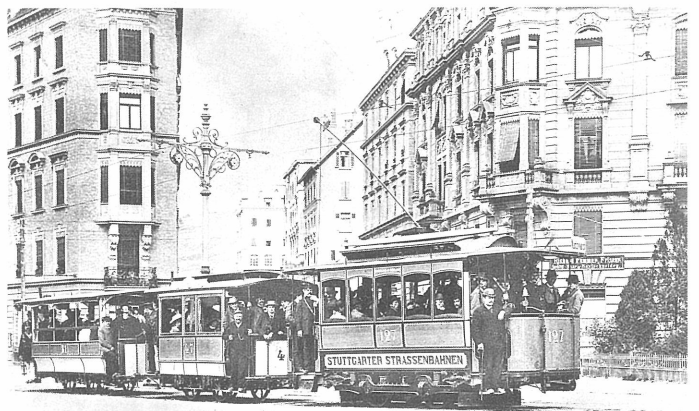
Nur in den letzten Kriegsjahren 1944/45 wurde der regelmäßige Straßenbahnbetrieb nach Botnang hin und wieder unterbrochen. Nahezu sämtliche von der SSB in den Einsatz kommende Wagentypen waren auch in Botnang zu sehen.

Mit dem Ausbau der Stadtbahnstrecke und der Inbetriebnahme des 550 Meter langen Brigitte-Tunnels beginnt für die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs nach Botnang ein neues Kapitel. Für manchen älteren Botnanger bietet sich in der Beethovenstraße wieder das altvertraute Bild: Die Stadtbahn verkehrt wie der alte "18er" auf einem eigenen Gleiskörper neben der Beethovenstraße.

Geschichten von



Einer der ersten Pferdebahnwagen um das Jahr 1890.



Einer der ersten elektrischen Straßenbahnzüge im Jahr 1896. Die Triebwagen bezogen ihren Strom aus der Oberleitung über ein »Stängle mit Rädle«. Dieses Stängle bot den Lausbuben vielerlei Gelegenheit zu Schabernack, sehr zum Ärger der Straßenbahnführer.



Nach dem Zweiten Weltkrieg: Wer mitkommen wollte, mußte sich oft außen an den Wagen ein Plätzchen zum mitfahren ergattern – es war gefährlich aber interessant.

War früher alles besser?

Viele Fahrgäste beschwerten sich heute über das Verhalten der jungen Leute in der Straßenbahn. Etliche Botnanger erinnern sich. Der »18er« voll besetzt, durchfährt im Schrittempo die Kurven zum Herderplatz. Im letzten Wagen traf sich die Schuljugend. Einer zog, von den anderen gut abgedeckt, das Handrad der Feststellbremse langsam aber sicher an. Der Motorwagen drehte durch. Der Wagenführer fluchte schwitzend, der Wagen rutschte, die Sicherung flog heraus und der vollbesetzte Straßenbahnzug stand. Lautes Hallo, dem Schaffner schwante Schlimmes. Ein Griff an der Bremskurbel und die Fahrt konnte fortgesetzt werden. Natürlich war es – wie immer – keiner gewesen.

War endlich die Gallenklinge erreicht, konnte die Fahrt auf der ebenen Strecke entlang der Beethovenstraße sehr zügig fortgesetzt werden. Durch gleichmäßiges Auf- und Abwippen brachten die Schüler den letzten Beiwagen so ins Schwingen, daß der Fahrer durch eine Notbremsung den Zug zum Stehen bringen mußte, um ein Entgleisen zu verhindern. Dieses mal mußte die Schuljugend mit ein paar Ohrfeigen versehen die Straßenbahn auf freier Strecke verlassen. Die Strafe traf aber wie oft die Unbeteiligten, weil die eigentlichen Drahtzieher schon längst abgesprungen waren.

Gerne legten Kinder Knallerbsen, Zündplätzchen und Käpsele auf die Schienen der Straßenbahn. Ratterte die Straßenbahn darüber hinweg, kam zum typischen Straßenbahngeräusch noch ein maschinengewehrähnliches Geknatter hinzu. Jetzt wußte auch der Letzte im Dorf, daß die Bahn kam.

In den verkehrsarmen Zeiten fuhr der Motorwagen ohne Beiwagen nach Botnang. Jugendliche nutzten die Unaufmerksamkeit des Schaffners aus und öffneten die hintere Führerstandsscheibe. Dann zogen sie am Befestigungsseil des »Stängle« (Rollenstromabnehmers) und brachten so den Wagen auf freier Strecke zum stehen. Fluchend mußte der Schaffner aussteigen und das »Stängle« wieder in den Fahrdrat einhängen, bevor die Fahrt fortgesetzt werden konnte.

Einen großen Vorteil boten die Plattformwagen. Ohne große Schwierigkeiten konnte man während der Fahrt – vor allem, wenn es langsam durch die Kurven ging oder bergauf – auf- und abspringen. Viele hatten ihre privaten Aus- und Einsteigeplätze. Langschläfer, die ihre Bahn verpaßt hatten, konnten ihr so noch nachrennen und aufspringen oder mit einem Spurt die Bahn am Botnanger Sattel oder am Vogelsang erreichen. Bei Überfüllung mußte man wenigstens schauen, daß man noch einen Fuß auf's Trittbrett brachte und mit der Hand die Holzstange erreichen konnte.



Der »18« im außerordentlichen Einsatz

Einstmals stellte ein wohlhabender Botnanger Bürger sein nagelneues Auto am Café Dürr in der heutigen Beethovenstraße ab, um am Stammtisch sein neues Auto vorzustellen. Einem aus der Runde packte die Neugier, und er wollte das Auto handgreiflich besichtigen. Unbemerkter verließ er das Lokal und setzte sich hinter das Steuer. Welch ein Gefühl! Vor lauter Begeisterung betätigte er einen Hebel und löste dabei die Handbremse. Oh Schreck, das Auto rollte rückwärts gegen den Steilabfall zu den Schöckseen (wo heute das Autohaus Röck steht). In seiner Hilflosigkeit rief der Autofahrer wider Willen: »Helfet mir doch, ich han das Ding bloß ausprobieren wolla«.

Die Stammtischrunde stürzte aus dem Café. In diesem Augenblick rutschte das Auto nach hinten über den Abhang, saß auf dem Bodenblech fest, und die Vorderräder hoben sich langsam gegen den Himmel. Durch einen kühnen Sprung auf die Motorhaube verhinderte der Besitzer das völlige Abstürzen seines Fahrzeuges. So sehr sich die Stammtischrunde mühte, sie konnte das Fahrzeug nicht herauschieben. Jetzt war guter Rat teuer. Da näherte sich mit großem Gemimmel der »18er«. Mit Winken und Rufen stoppte der Wirt den »Wagenführer«. Nach einer kurzen Besprechung wurde ein Seil herbeigeschafft. Der »18er« setzte ein paar Meter zurück, das Seil wurde am Auto und an der Straßenbahn festgemacht. Unter großem Hallo der Fahrgäste, der Stammtischrunde und der Bewohner der anliegenden Häuser des Westheims zog der »18er« das Auto und seinen Unglücksfahrer wieder auf die Straße.

Wäre das heute noch denkbar?

Ein hübsche 22jährige stieg in der Stadt in den »18er« Richtung Botnang. Die Straßenbahn war voll, alle Plätze besetzt. Sie konnte gerade noch eine Halteschleife ergreifen, um die Kurven zum Herderplatz sicher zu überstehen. Schräg gegenüber vor ihr saß der betagte Apotheker von Botnang, ein Gentleman der alten Schule. Er beobachtete das Bemühen der jungen Frau um einen sicheren Stand. Freundlich lächelnd stand er auf und bot ihr galant seinen Sitzplatz an. Welches Wechselbad der Gefühle löste diese freundliche Geste bei der Betroffenen aus. Zuerst war sie hoch erfreut, daß einer der Honoratioren von Botnang ihr einen Sitzplatz anbot, doch dann überwog der Schrecken: Bist du schon so alt, daß dir ein älterer Herr seinen Sitzplatz anbietet. Errötend nahm sie trotzdem Platz und dankte ihm.



Durch Muskelkraft gerettet

Die »Drehscheibe« war ein Anziehungspunkt für Botnanger Buben. Da war immer etwas los. Wer fuhr jetzt wieder mit der Straßenbahn in die Stadt oder wer kam gerade an? Und wie spannend war das Umsetzen der Straßenbahnwagen. Die Buben konnten nicht nahe genug dabei stehen. Auch dem gutmütigsten Schaffner war das manchmal zu gefährlich. »Kerle hau ab, oder i schlag der de Ranze voll«, brüllte ein Schaffner in der ihm eigenen Freundlichkeit den Neugierigen an. In seinem Schreck wollte der zur Seite springen, rutschte aus und schlitterte unter den langsam heranrollenden Straßenbahnwagen. Geistesgegenwärtig drehte der Wagenfahrer seine Bremskurbel zu. Doch der Junge war bereits zwischen das Blech des Schienenräumers eingeklemmt. Aus eigener Kraft konnte er sich nicht mehr befreien. Beherzte Männer wußten Rat. Schnell wurde Verstärkung aus der Westheimer Bierhalle und dem Café Dürr herbeigeholt. Und nach einem »in die Hände spucken« und kräftigem Hau Ruck wurde der Straßenbahnwagen angehoben und der Junge befreit. Außer ein paar Schrammen und einem großen Schreck kam der Verunglückte mit einem blauen Auge davon.



Redaktion:
Thomas Dürr, Fritz Egelhof, Ilse Faber,
Jochen Kretschmaier, Armin Schraft,
Elisabeth Wandt, Hans Wezel, Ulrike Zich

Grafische Gestaltung: Armin Schraft, Botnang
Satz: Fotosatz Fleischhauer GmbH, Stuttgart
Druck: Druckerei Häbich, Botnang

Herausgegeben
vom Arbeitskreis Botnanger Heimatgeschichte mit
finanzieller Unterstützung der ARGE Botnang
Kontaktanschrift: Jochen Kretschmaier, S-Boinang,
Nöllenstraße 4, Telefon 69 23 76

Quellenangabe für Bilder und Text:

Gottfried Bauer, »75 Jahre Vorortbahn nach Botnang«
»Stuttgarter Straßenbahnen – Eine Dokumentation«
»Stuttgarter Straßenbahnen AG 1868 – 1988«
Archiv SSB