Thomas Estler / Burkhard Wollny

BAHNEN IN UND UM STUTTGART

transpress

Einbandgestaltung: Luis dos Santos
Bilder Titel, Rücktitel und Schmutztitel:
Otto Blaschke, Thomas Estler, Burkhard Wollny

Bildnachweis:
Otto Blaschke: 4, 8 alle, 9 alle, 10 li oben, 10 li unten, 11 alle, 14 unten, 24, 26 oben, 29 oben, 32 oben, 33 unten, 34 unten, 35 oben, 46 oben, 50 unten re, 52/53, 69 alle, 71 oben, 75 unten, 76 oben, 76 unten li, 84 oben, 94 alle, 95 unten beide, 96 unten, 100 alle, 101 oben, 101 unten li, 206/107, 112 unten, 114/115, 116-121 alle, 122/123, 124 oben, 126 unten, 127 oben u. unten re, 138 unten, 142 alle, 143 oben beide, 149 unten, 150/151 unten, 153, 156 oben, 162 unten, 163, 164 alle, 165 alle, 166 oben u. Mitte li, 170/171, 172 unten, 176 alle, 177, 178 alle, 179 oben beide, 180/181, 182 alle, 183 alle, 188, 189, 190/191; Thomas Estler: 17 unten, 20 oben, 21 untere Reihe, 22 oben, 22 unten li u. Mitte, 23, 27, 33 oben re, 35 unten, 36 oben, 38 unten beide, 39 alle, 40 oben beide, 44 alle, 45 oben, 47 oben beide, 47 unten re, 48 oben, 49 alle, 50 oben, 50 unten li, 54 alle, 55 alle, 56/57, 58 alle, 59, 60/61 alle, 62/63 alle, 64/65, 66 oben, 67 alle, 68 unten, 70 oben, 72 unten, 73 alle, 74 alle, 77 oben und Mitte, 78/79, 80 alle, 81 alle, 84 unten, 85 alle, 86/87, 88 alle, 89 unten, 90 oben u. unten li, 91 oben u. Mitte, 98, 99 alle, 102/103, 104 alle, 105 alle, 111 oben, 112 oben beide, 113 oben, 124 unten, 125 alle, 126 oben u. Mitte, 127 unten li, 128/129, 130 beide, 131, 132/133, 134, 135 beide, 136/137, 139 alle, 140/141, 143 Mitte u. unten, 148 unten, 150 oben, 151 oben u. unten re, 152 oben u. unten, 154/155, 156 unten, 157, 158 alle, 159, 160/161, 167 oben u. unten re, 168 alle, 169, 172 oben, 173 alle, 179 unten, 184 alle, 185; Stadtarchiv Stuttgart: 6, 162 (Pressefoto Kraufmann & Kraufmann GmbH); Burkhard Wollny: 10 re, 12/13, 14 oben, 15 alle, 16 alle, 17 oben, 18/19, 20 unten, 21 oben, 22 unten re, 25, 26 unten, 28 alle, 29 unten, 30/31, 32 unten, 33 oben li, 34 oben, 36 unten, 37, 38 oben, 40 unten, 41 alle, 42/43, 45 unten, 46 unten, 47 unten li, 48 unten, 51 alle, 66 unten, 68 oben, 70 unten, 71 unten, 72 oben, 75 oben, 76 unten re, 77 unten rechts, 82/83, 89 oben, 90 unten re, 91 unten, 92/93, 95 oben, 96 oben, 97 alle, 101 unten re, 108/109, 110 alle, 111 unten, 113 unten beide, 144/145, 146 alle, 147 alle, 148 oben, 149 oben, 152 Mitte, 166 Mitte re u. unten beide, 167 unten li, 174/175, 186/187

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-71638-4

Copyright © 2022 by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2022

Sie finden uns im Internet unter **www.transpress.de**

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange
Innengestaltung und Repro: grafik+design Kornelia Erlewein
Druck und Bindung: Conzella Verlagsbuchbinderei,
85609 Aschheim-Dornach
Printed in Germany

Vorwort		4
Die Bundesbahnstrecken 6		
1.	Stuttgart Hbf	7
2.	Stuttgart – Plochingen	19
3.	Bad Cannstatt – Waiblingen	31
4.	Stuttgart – Ludwigsburg	43
5.	Ludwigsburg – Markgröningen	53
6.	Stuttgart – Leonberg – Renningen – Böblingen	55
7.	Stuttgart – Böblingen (Panoramabahn)	65
8.	Böblingen – Dettenhausen (Schönbuchbahn)	79
9.	Untertürkheim – Kornwestheim (Güterbahn)	83
Die Städtischen 92		
10.	Stuttgarter Straßenbahnen (SSB)	93
11.	Standseilbahn Heslach Südheimer Platz – Waldfriedhof	103
12.	Die Filderbahnen	107
12.1	Zahnradbahn Marienplatz – Degerloch	109
12.2	Filderbahn 1.000/1.435 mm (Vaihingen – Möhringen – Degerloch und Hohenheim – Möhringen – Echterdingen)	115
12.3	Filderbahn normalspurig (Stgt.-Rohr – Leinfelden – Echterdingen – Neuhausen auf den Fildern)	123
13.	Kleinbahn im Höhenpark Killesberg	129
14.	Industriebahn Feuerbach	133
15.	Industriebahn Münster	137
16.	Hafenbahn Stuttgart	141
17.	Überlandstraßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf / Neuhausen (END)	145
Die Privaten 154		
18.	Korntal – Weissach (Strohgäubahn)	155
Die Werke 160		
19.	Bw Stuttgart-Rosenstein	161
20.	Bw-Außenstelle Esslingen	171
21.	Bw Kornwestheim	175
22.	AW Stgt.-Bad Cannstatt	181
23.	AW Esslingen	187
24.	Maschinenfabrik Esslingen (ME)	191

Vorwort

Stuttgart bildet als Landeshauptstadt das Zentrum des leistungsstarken Wirtschaftsraums »Mittlerer Neckar« und dient somit auch als Mittelpunkt des DB-Schienennetzes in Württemberg. Die topographische Lage verhalf Stuttgart zu einer bemerkenswerten Vielfalt von Schienenverkehrsmitteln: Abgesehen von den Schienenstrecken im Neckartal mussten in fast jede Richtung die Höhenzüge des Talkessels überwunden wurden. Das gilt sowohl für die Staatsbahn als auch für den kleinräumigen Nahverkehr mit den Straßenbahnen. So gibt oder gab es in der Landeshauptstadt auch eine Zahnradbahn und eine Standseilbahn sowie im näheren Umkreis idyllische Nebenbahnen, Überlandstraßenbahnen, eine Lokomotivfabrik sowie Lok- und Wagenwerkstätten. Bahnbetriebswerke und Rangierbahnhöfe sowie Industriebahnen und -anschlüsse rundeten das Bild Stuttgarts als Eisenbahnstadt ab. Die letzte Blütezeit dieser Vielfalt zeichneten wohl die 1960er und 1970er Jahre aus.

Beim Bahnbetrieb standen die 1960er Jahre im Zeichen der rapide verschwindenden Dampftraktion und die 1970er sahen das letzte Aufbäumen der Altbau-Elektro-

loks und -Elektrotriebwagen. Ab Ende der 1970er begann sich die Gestaltung des Schienennetzes mit der sukzessiven Einführung des S-Bahnbetriebs durchaus signifikant zu wandeln. Ferner gab es bis Ende der 1970er Jahre auch ein ausgedehntes, meterspuriges Straßenbahnnetz, das selbst entlegene Viertel am und oberhalb des Kesselrands erschloss. Mit der Einführung des Stadtbahnkonzepts gab Stuttgart dann der Normalspur den Vorzug, so dass meterspurige Straßenbahnen heute nur noch im Museumsbetrieb verkehren. Auch von Rationalisierungsbemühungen der DB blieb der Großraum Stuttgart nicht verschont wie Mitte der 1960er Jahre mit der Schließung des AW Esslingen und oder Ende der 1980er Jahre des AW Cannstatt. Möglicherweise einen großen Fehler bildete die Einstellung der Esslinger Überlandstraßenbahn END Ende Februar 1978, denn unter den heutigen Klimadiskussionen hätte sie durchaus eine Überlebenschance gehabt.

So stellt der fotografisch dokumentierte Zeitraum eine Reminiszenz an noch nicht allzu sehr vergangene Zeiten dar, denn ein Großteil des damals Erlebten kann trotz allem heute noch erfahren oder angeschaut werden, allerdings mit vor allem neuerem Beförderungsmaterial. Den nächsten großen Umbruch wird es dann mit der Inbetriebnahme der eher unglücklich konzipierten und heute schon wieder betrieblich überholten Struktur »Stuttgart 21« geben, wo sich das gewohnte Bild des Stuttgarter Bahnverkehrs entscheidend verändern wird.

Nicht zuletzt gilt es Dank zu sagen für die Nutzung der Aufnahmen des inzwischen leider verstorbenen Otto Blaschke, der in den 1960er Jahren den Schienenverkehr in und um Stuttgart ausführlich dokumentierte. Ein weiteres Dankeschön gilt meinem Schwiegervater Heinz Estler, der wie immer meine Texte genauestens unter die Lupe nahm und natürlich diverse Fehler fand.

Thomas Estler Burkhard Wollny

Die Bundesbahnstrecken

Stuttgart Hbf 1.

Umbicilius Sueviae – der »Nabel Schwabens« *ist bezeichnend für den noch nicht im Untergrund verschwundenen Stuttgarter Hauptbahnhof. Ob je der neue Tunnelbahnhof sowohl die Betriebsqualität für zukünftige (Mehr)verkehre als auch ein entsprechendes Ambiente für die Fahrgäste bieten kann, darf entschieden bezweifelt werden. Große Kopfbahnhöfe wie der Stuttgarter Hauptbahnhof waren und sind (noch) verkehrstechnisch, architektonisch und städteplanerisch eine Hommage an die Eisenbahn als dem zentralen, modernen und zukunftsträchtigen Verkehrsmittel.*

Südlich des Hauptbahnhofs steht das Hotel »Am Schlossgarten«. Von seinen oberen Stockwerken bot sich Mitte der 1960er Jahre dieser Blick auf die Südwestecke des Bahnhofs mit Großer Schalterhalle und Bahnhofsturm. Noch war die Welt in Ordnung: Die Straßenbahn konnte oberirdisch erreicht werden, für Passanten war genügend Platz vorhanden und der Straßenausbau für den Autoverkehr befand sich noch auf einem angemessenen, allerdings heute undenkbaren Niveau.

Kurz vor ihrer am 8. September 1961 erfolgten Umstationierung nach Aulendorf war die Stuttgarter 75 080 noch mit Bauzugdiensten im Hbf beschäftigt. Waren Anfang 1961 noch 15 Maschinen der Baureihe 75.0 in Stuttgart beheimatet, beendete die z-Stellung der 75 040 und 041 am 3. Oktober 1961 die Ära der württ. T 5 beim Bw Stuttgart.

Planmäßig war die Baureihe V 80 nie in Stuttgart anzutreffen. Bei diesem Glückstreffer der V 80 008 (Bw Frankfurt-Griesheim) handelt es sich wohl um eine Überführung von auf Wendezugsteuerung umgebauten Umbau-Dreiachsern durch das AW Cannstatt.

Als der neue Kopfbahnhof schließlich 1928 komplett fertiggestellt war, umfasste er 16 Bahnsteiggleise (die beiden zusätzlichen Gleise 1a und 19 führten nicht in die Haupthalle). Nördlich neben dem Empfangsgebäude und etwas zurückgesetzt (etwa am Standort der heutigen Landesbank Baden-Württemberg) lagen die Güterschuppen für Versand bzw. Empfang sowie das Zollgebäude und der Eilgutschuppen. Im Winkel zwischen der heutigen Heilbronner Straße und Wolframstraße befand sich der heute aufgegebene Güterbahnhof. Zwischen den Strecken aus Norden (Ludwigsburg und Gäubahn) und aus Süden (Bad Cannstatt) dominieren noch der Abstellbahnhof, die Bahnpostanlage und natürlich das bekannte Bahnbetriebswerk (Bw) Stuttgart-Rosenstein mit seinen ausgedehnten Anlagen.

Ein recht exotisches Bild machte im August 1960 der VT 60 523 am Zugschluss eines Eilzuges nach Heilbronn. Vermutlich weilte der beim Bw Heilbronn beheimatete Triebwagen zu einer Sonderausbesserung im AW Cannstatt und wurde zur Vermeidung einer zusätzlichen Überführungsfahrt einfach an den Eilzug gekuppelt. Die VT 60 gehörten zu einer Serie von insgesamt 40 leichten vierachsigen, dieselhydraulischen Nebenbahntriebwagen, beschafft 1939/40 von der DRG. Nach Kriegsende gelangten 31 Triebwagen noch zur DB, welche sie einer umfassenden Modernisierung unterzog: Stärkere Motoren der Motorenwerke Mannheim mit 330 PS sowie der Ersatz der Holzbänke durch kunststoffgepolsterte Sitze waren die signifikantesten Änderungen. Die letzten Fahrzeuge waren bis 1972 im Einsatz.

Bis 1963 noch unentbehrlich war die Baureihe 93 bei der Direktion Stuttgart: Am 4. Mai 1962 steht die 93 514 vom Bw Kornwestheim abfahrbereit mit ihrem Personenzug im Hbf. Als eine der letzten T 14.1 der Stuttgarter Direktion verschwand sie am 5. Juni 1964 zur BD Frankfurt/Main.

Um dem wachsenden Ausflugsverkehr zu genügen, ließ die DRG in den 1930er Jahren sogenannte »Gläserne Züge« bauen, darunter auch drei Dieseltriebwagen. Ab 1950 wurden die »Gläsernen« erneut im sich langsam wieder entwickelnden Ausflugsverkehr eingesetzt, so auch der VT 90 501 nun vom Bw Stuttgart aus. Dort wurde er schließlich am 22. März 1962 ausgemustert.

Die schweren Elloks der Baureihe E 52 waren mit ihrem doppelten Stangenantrieb und den beiden zweiachsigen Laufdrehgestellen eigentlich für den Güterzugdienst vorgesehen. 35 Exemplare dieser Baureihe wurden ab 1924 von der Deutschen Reichsbahn Gruppenverwaltung Bayern als EP 5 beschafft. Alle kamen zur Deutschen Bundesbahn und wurden bis 1973 im Bestand geführt.
E 52 18 war 16 Jahre lang (04.12.51-19.12.67) in Stuttgart beheimatet und wechselte dann nach Kaiserslautern. Ab August 1972 versah sie Heizlokdienste im Bw Frankfurt 1 und ab Dezember 1972 in Bad Homburg. Wie die Aufnahme zeigt, hatten die E 52 auch Leistungen vor Personenzügen zu erbringen. So erreicht die E 52 18 am 16. Juni 1962 den Hauptbahnhof mit einem solchen Zug.

Anfang der 1960er Jahre gehörten die Maschinen der Baureihe E 10 schon zum gewohnten Bild im Hbf, so auch die E 10 133 vom Bw Frankfurt (M) 1 am 18. April 1962 vor einem Schnellzug in Richtung Norden. Bemerkenswert hingegen ist die markante Uhr auf dem Bahnsteig links hinter der Lok, die leider nicht erhalten blieb und schon kurze Zeit später den Weg zum Schrottplatz fand.

Auch in trivialeren Diensten waren die zwischen Februar und Mai 1962 ausgelieferten, 160 km/h schnellen E 10 1239-1244 des Bw Heidelberg zu finden. Primär vorgesehen zur Beförderung des neuen DB-Prestigezugs »Rheingold« in attraktiver Lackierung blau/elfenbein konnte am 1. April 1962 die brandneue, erst am 16. Februar 1962 in Dienst gestellte E 10 1240 bei der Ausfahrt vor einem Eilzug in Richtung Bruchsal aufgenommen werden.

Eine wichtige Stütze im Vorortverkehr bildeten bis 1978 die Vorkriegs-Triebwagen der Baureihe ET 65. Sie wurden zwischen 1933 und 1939 gebaut und waren stets im Großraum Stuttgart unterwegs, und hier bevorzugt auf den Strecken nach Ludwigsburg/Bietigheim und Esslingen/Plochingen. Im Vorfeld des Hbf begegnen sich am 15. Juni 1963 zwei Doppeleinheiten dieser Baureihe. Links am Zugschluss der ET 65 012 in Richtung Esslingen, rechts einfahrend an der Zugspitze der ET 65 018 aus Richtung Ludwigsburg.

Die Stuttgarter 39 058 (z-Stellung 18.02.66) sowie die Nürnberger 01 154, eine der wenigen 01 mit Heinl-Mischvorwärmer, haben am 15. April 1963 gerade einen Schnellzug von Nürnberg nach Stuttgart gebracht und bewegen sich nun mit gemächlicher Geschwindigkeit ins Bw zum Ergänzen ihrer Vorräte.

Mit einem Wagenzuggewicht von 450 Tonnen erhielt der E 237 (Stuttgart – Nürnberg) regelmäßig Vorspann bis Backnang mit einer E 44. So geschehen auch im Frühjahr 1966, als die Nürnberger 01 131 als Zuglok fungierte.

Von den dreiachsigen, elektrischen Rangierloks der Baureihe E 63 gab es nur acht Exemplare in zwei unterschiedlichen Ausführungen. Ende der 1950er Jahre wurden die fünf von AEG gebauten Loks nach Stuttgart versetzt. Die Loks von Krauss-Maffei/BBC kamen nach Augsburg. Die Stuttgarter Loks blieben bis zu ihrer Ausmusterung 1976/77 ihrer Heimat treu und versahen bis dahin einen Großteil der Rangieraufgaben im Hauptbahnhof und im Betriebswagenwerk, so auch am 14 April 1964 vor dem Stellwerk »D« die E 63 03 bis zu ihrer unfallbedingten z-Stellung am 4. Juni 1976. Außer den bekannten Reiterstellwerken gab es in Stuttgart auch mehrere kleine Stellwerke. Dazu zählte unter anderem das Turmstellwerk D, das sich im Ausfahrtsbereich der Ferngleise befand. Wegen unzureichender Verankerung im Boden und den Erschütterungen durch vorbeifahrende Züge neigte es sich im Laufe der Zeit immer weiter in Richtung Hauptbahnhof und es blieb bis zu seinem Abriss Ende der 1970er Jahre so schief stehen.

Größere Umbaumaßnahmen standen im Juni 1964 bei den Ein- und Ausfahrgleisen des Stuttgarter Güterbahnhofs an. Bei solchen Baumaßnahmen war in den 1960er Jahren noch viel Muskelkraft und Körpereinsatz gefragt. Daher bevölkern viele Menschen und wenig Maschinen die Baustelle. Als schwerste Geräte dienen zwei fahrbare Schienenkräne zum Anheben von Gleisstücken und Weichen. Rechts daneben wartet 38 3162 vom Bw Stuttgart mit vier Schotterwagen auf ihren nächsten Einsatz. Hinter dem Schienenkran steht ein Turmtriebwagen mit einem Flachwagen zur Oberleitungsmontage bereit, während sich unter dem Stellwerk 4 eine V 60 ausruht. Zumindest wurde damals in das heute von Firmenneubauten entstellte Gelände noch kräftig von Bahnseite aus investiert.

10 STUTTGART HBF 9
A

Ein wahres Wunderwerk bilden noch immer die aufwendigen Kunstbauten (das »Tunnelgebirge«) aus Eisenbeton zur kreuzungsfreien Einfädelung der Strecken aus Richtung Bad Cannstatt und Ludwigsburg sowie der Gäubahn von Böblingen im Vorfeld des Bahnhofs mit zusätzlicher Trennung von Haupt- und Vorortbahnen. So entstand bis 1928 einer der modernsten Bahnhöfe Europas, der problemlos auch noch für das 21. Jahrhundert hätte »modernisiert« werden können. Schon fünf Jahre später fand der elektrische Betrieb seinen Einzug in den Hauptbahnhof. Die feierliche Eröffnung des elektrischen Vorortverkehrs (Esslingen – Stuttgart – Ludwigsburg) fand am 15. Mai 1933 statt, während der planmäßige elektrische Betrieb zwischen Stuttgart und München erst am 30. Mai 1933 seinen offiziellen Startschuss erhielt. Trotz erheblicher Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg wandelte sich das Bild des Hauptbahnhofs in den folgenden Jahrzehnten nur wenig.

Erst Ende der 1970er Jahre fand die Erneuerung der Signal- und Stellwerkstechnik statt, was zum Ersatz der Flügel- durch Lichtsignale führte und die diversen alten, dann überflüssigen Stellwerke in einem neuen Zentralstellwerk vereinigte.

Vor Schnell- und Eilzügen dominierten in den 1960er und 1970er Jahren die Maschinen der Baureihe 110. Somit gehört auch die Stuttgarter 110 192 mit ihrem ausfahrbereiten Schnellzug zum gewohnten Betriebsalltag im Hauptbahnhof.

Zur wohlverdienten Ruhepause schiebt die kurz zuvor mit einem Eilzug eingelaufene 117 005 (z-Stellung 04.10.74) ihre Wagen am Reiterstellwerk 2 vorbei in Richtung Abstellbahnhof, um dann im Bw eine kurze Rast einzulegen.

Für den Nahschnellverkehr beschaffte die DB 1952 die sieben Triebwagen der Baureihe ET 56. Während die Technik weitgehend den Vorkriegstriebwagen ET 25/55 entsprach, lehnte sich das Design an die modernen VT 08 und VT 12 an. Die nur 90 km/h schnellen, dreiteiligen Triebwagen besaßen zwei angetriebene Endwagen und einen antriebslosen Mittelwagen. Am 14. April 1964 wartet der ET 56 002 im Vorfeld auf seine Rückfahrt nach Tübingen.

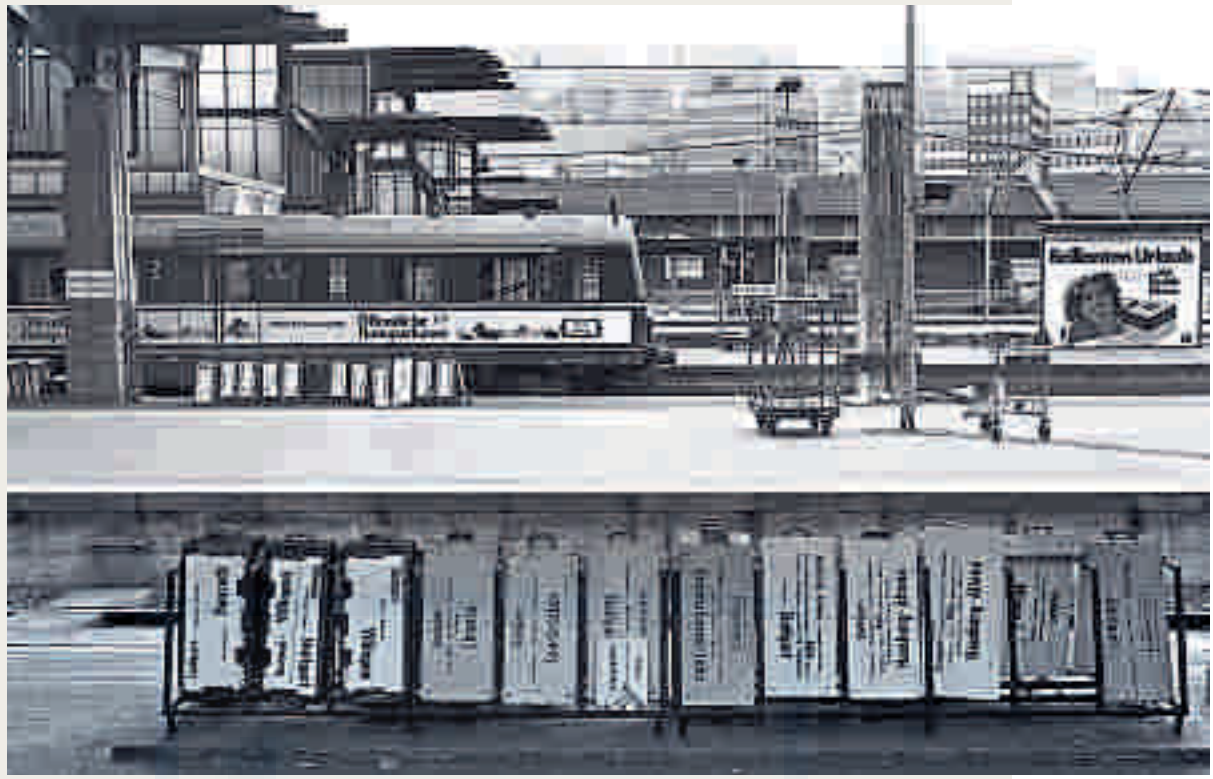
Die Glanzleistung der Hofer 01 war das Schnellzugpaar D 147/148 von Hof über Nürnberg nach Stuttgart. Im Sommer 1968 fährt die 01 168 pünktlich mit ihrem D 148 auf Gleis 11 in den Hauptbahnhof ein, während im Hintergrund auf Gleis 10 die E 10 325 mit ihrem Eilzug auf Ausfahrt wartet.

Nachdem die Hofer 01 181 im Sommer 1967 den D 148 im Durchlauf von Hof bis Stuttgart befördert hat, schiebt sie nun den Postwagen unter dem Reiterstellwerk 2 hindurch in die Bahnpostanlage, um anschließend im Bw für die Rückfahrt gewendet und mit neuen Vorräten versehen zu werden.

Bildmittelpunkt ist sicherlich die gerade mit ihrem Eilzug eingefahrene 118 034, doch das noch für die zweite Hälfte der 1970er Jahre typische Gewusel von Gepäck- und Postkarren zeigt ein geschäftiges Bahnhofsumfeld. Bemerkenswert auch die damalige Männermode mit Schlaghosen.

Eher ungewöhnlich war immer der Einsatz einer 193 vor Personenzügen. Doch im Sommerfahrplan 1978 gab es wieder einmal eine solche Planleistung: Den nur mo-fr verkehrenden N 5217 (Stuttgart Hbf ab 6:30 Uhr – Esslingen an 6:46 Uhr) zog in dieser Fahrplanperiode eine 193. Noch vier Minuten zur Abfahrt hat am 6. Juni 1978 die eingeteilte 193 014, während der Zugführer noch gemütlich auf Fahrgäste wartet. Rechts rangiert gerade eine Kornwestheimer 261, die seit der Abstellung der 163er alleinig für den Verschub im Hbf zuständig sind.

Zuglaufschilder bildeten in den 1970er Jahren noch ein alltägliches Accessoire auf dem Hauptbahnhof und die Vielzahl der Destinationen zeigt die Wichtigkeit dieses Knotenpunktes. Dagegen wirkt der 425 420 als Eiltriebwagen nach Heilbronn im Hintergrund eher unscheinbar.



Als einen Städteschnellverkehr im Zwei-Stunden-Takt richtete die DB 1971 das Intercity-System mit 1. Klasse-Fahrzeugen ein. Hierbei kamen auch die Dieseltriebwagen der Baureihe 601/901 zum Einsatz. Mit der Einführung des neuen IC-Systems 1979 (1. und 2. Klasse im Stundentakt) endete der Einsatz der Baureihe 601/901 im IC-Verkehr. Der Winterfahrplan 1978/79 sah letztmals 601-Leistungen im IC-Verkehr mit den IC 190/191 »Sachsenross« zwischen Hamburg und Ludwigshafen, den IC 163/160 »Hessenkurier«/»Präsident« Wiesbaden – München – Ludwigshafen und den IC 1150/1151 »Karwendel« zwischen Frankfurt/Main und Seefeld in Tirol. Im April 1978 verlässt eine 601-Einheit als IC 163 »Hessen-Kurier« nach einem planmäßigen Aufenthalt von drei (!!!) Minuten die Landeshauptstadt in Richtung München.

DB
110 253-8

Stuttgart – Plochingen 2.

Die ehemalige »Ostbahn« Stuttgart – Ulm ist ursächlich mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters in Württemberg verknüpft. Untrennbar mit ihr verbunden ist der Name des württembergischen Eisenbahnpioniers schlechthin: Karl Etzel. Dem Oberbaurat Karl Etzel verdankt die württembergische Eisenbahn unter anderem den Rosensteintunnel zwischen Stuttgart und Cannstatt und den Stuttgarter Kopfbahnhof.

Die 110 293 leistet Anfang der 1970er Jahre einer 23er mit einem Eilzug aus Crailsheim Vorspann. Der Zug befindet sich auf Höhe der unteren Anlagen und wird gleich in das kleine »Tunnelgebirge« (die Unterquerung zu den Betriebsanlagen) einfahren. Eine Etage höher befinden sich Wagenwerkstatt und Waschanlage.

Eingezwängt zwischen »Unteren Anlagen« und dem höhergelegenen Betriebswagenwerk liegt die viergleisige Zufahrt von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof. Die beiden linken Gleise dienen dem Fernverkehr, die beiden rechten dem Nah- und Regionalverkehr. Im April 1978 hat gerade eine Einheit der Baureihe 601 den Rosenstein-Tunnel verlassen und strebt als IC 160 »Präsident« dem Hauptbahnhof entgegen.

Hochbetrieb auf der Rosensteinbrücke Mitte der 1970er Jahre: Während die 103 195 mit ihrem Schnellzug dem Hauptbahnhof entgegeneilt und gleich in den Rosenstein-Tunnel einfahren wird, kreuzen in der Gegenrichtung zwei mit 110ern bespannte Regionalzüge, die gleich im Bahnhof Bad Cannstatt einen Halt einlegen werden.

Ab dem 29. Mai 1976 war das Gastspiel der Baureihe 117 in Stuttgart beendet. Im letzten Einsatzmonat steht die 117 007 abfahrbereit mit ihrem E 3424 (Ulm – Stuttgart) im Bahnhof Bad Cannstatt, dem letzten Halt vor der Endstation. Zwar hat sich der Cannstatter Bahnhof bis heute wenig gewandelt, das Gebäude der Trafounion im Hintergrund musste aber inzwischen einem Einkaufszentrum weichen.

Die brandneue 120 002 mit einem Messwagen überquert im Juni 1980 die Rosensteinbrücke anlässlich einer Versuchsfahrt und taucht gleich in den Rosenstein-Tunnel ein.

Kurz vor Ende des 465-Einsatzes Ende September 1978 zeigten die Altbautriebwagen immer noch »Business as usual«. Auf dem Weg Richtung Bad Cannstatt überquert der 465 005 die Güterstrecke zwischen dem Cannstatter und Untertürkheimer Rangierbahnhof. In etwa an dieser Stelle befindet sich heute die S-Bahnstation »Neckarstadion«.

Eine der sonntäglichen Lieblingsbeschäftigungen der Stuttgarter Eisenbahnfotografen war das Ablichten des einzigen, mit 193 bespannten Güterzuges an diesem Tag. Am späten Vormittag verkehrte der Ng 62737 (Stuttgart Hgbf – Untertürkheim Rbf), der an einem Sonntag im September 1978 tatsächlich nur drei Wagen umfasste und an den Anlagen des AW Cannstatt vorbei von 193 018 geführt wurde. Dieses Bild ist in jeglicher Hinsicht historisch: Das AW Cannstatt ist längst ebenso verschwunden wie der Stuttgarter Hauptgüterbahnhof, derartige Nahgüterzüge sind bei DB Cargo unerwünscht und der Untertürkheimer Rangierbahnhof hat seine Funktion ebenfalls eingebüßt.

Ähnliche Aufnahmen sind auch heute noch vom sogenannten »Eszet«-Steg möglich, nur dass die Gleise des Güterbahnhofs Untertürkheim weitgehend brachliegen. Im April 1979 hat gerade eine Einheit der Baureihe 601 den rechts im Hintergrund befindlichen Bahnhof Untertürkheim passiert und eilt als IC 160 »Präsident« (München – Stuttgart – Ludwigshafen) dem Hauptbahnhof entgegen. Weitgehend unverändert präsentiert sich dagegen auch heute das Stadtbild von Untertürkheim mit den dahinter aufragenden Weinbergen.

Noch einmal der »berüchtigte« (da von einer 193 geführte), nur mo-fr verkehrenden N 5217 (Stuttgart Hbf ab 6:30 Uhr – Esslingen an 6:46 Uhr) im Sommerfahrplan 1978. Mit leichter Verspätung verlässt die 193 013 am 4. Juni 1978 um 6:44 Uhr mit ihrem Nahverkehrszug den Bahnhof Obertürkheim, denn eigentlich sollte sie schon zwei Minuten später in Esslingen ankommen.

Ein Motiv, das heute noch möglich ist, allerdings mit modernen S-Bahnzügen. Am 17. September 1978 war die Welt noch in Ordnung, als sich 465 005 in Richtung Esslingen mit einem im Bahnhof Obertürkheim haltenden 465 nach Stuttgart Hbf kreuzte.

Kurz vor dem Bahnhof Obertürkheim zieht im April 1978 die 111 086 mit ihrem Schnellzug nach München des Weges. Ab Mitte der 1970er Jahre waren die Nachfolger der Baureihe 110 zunehmend auch in Stuttgart zu sehen und lösten die 110er vor hochwertigen Zügen ab. Geprägt ist die Strecke zwischen Unter- und Obertürkheim von Industrieansiedlungen, überschattet von den Rebenhängen bekannter württembergischer Weine.

Vorbei an den sonnenbeschienenen Esslinger Weinbergen in Steillage rückt die 103 237 ihren InterCity nach München im März 1977 ins richtige Licht, um eine Minute später durch den Bahnhof Esslingen zu rauschen. Bemerkenswert der blaue Wagen der 1. Klasse, welcher an diesem Tag das normalerweise nur rot/beige Farbkleid des Zuges auflockerte.

Unsterblich wurde sein Name aber durch die Projektierung der »Geislinger Steige«, einer der ersten Gebirgsüberquerungen durch die Eisenbahn in Europa. Die Bauarbeiten der ersten Eisenbahn Württembergs, der sogenannten »Zentralbahn« Ludwigsburg – Stuttgart – Esslingen begannen im Juni 1844. Der für dieses Kapitel interessante Abschnitt Stuttgart – Esslingen als Teil der späteren Ostbahn nach Ulm wurde zwischen Cannstatt und Esslingen am 20. November 1845 und zwischen Cannstatt und Stuttgart am 15. Oktober 1846 für den Publikumsverkehr freigegeben. Durch den Wettstreit zwischen Württemberg und Bayern um die erste Bahnlinie zum Bodensee begann im Eisenbahnbau eine hektische Phase. Die Ostbahn Stuttgart – Ulm mit der Südbahn Ulm – Friedrichshafen als Verlängerung zum Bodensee musste schleunigst in Angriff genommen werden. Unter Leitung von Oberbaurat Michael Knoll war bis Oktober 1847 die Ostbahn schon über Plochingen bis Süssen fertiggestellt, da keine größeren Trassierungsprobleme zu bewältigen waren.

Rund 80 Jahre später erfolgte zeitgleich mit dem Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs auch der viergleisige Ausbau der Strecken nach Esslingen und Ludwigsburg zur Trennung der Vorort- und Fernbahnstrecken. Schon im Mai 1933 erreichte dann der Fahrdraht von Ulm kommend den Stuttgarter Hbf und damit auch die Vorortstrecke, deren Elektrifizierung bis Ludwigsburg weiterführte und so erstmals einen S-Bahn-ähnlichen Nahverkehr in der Relation Esslingen – Stuttgart Hbf – Ludwigsburg initiierte. Der komplette viergleisige Ausbau zwischen Esslingen und Plochingen ließ dann aber bis 1970 auf sich warten.

Nur noch bis Mitte 1961 war es möglich, die allgegenwärtigen ET 65 in der weitgehenden Ursprungsausführung zu erleben. Hier wartet der ET 65 003 im Juli 1960 mit einer weiteren Einheit im Bahnhof Esslingen auf Abfahrt nach Ludwigsburg. Er zeigt noch die klassische Front mit drei Stirnfenstern sowie Übergangstür und -brücke. Als Mittelwagen sind noch die umgebauten Doppelwagen württembergischer Bauart eingereiht, die dann bei der kurzen Zeit später erfolgten Modernisierung durch angepasste B4yg ersetzt wurden.

Altbau-Stelldichein im Bahnhof Esslingen im März 1978: Die 144 018 mit ihrem Nahverkehrszug von Tübingen nach Stuttgart macht einen kurzen Zwischenstopp, während rechts daneben der 425 420 auf seinen nächsten Einsatz als Nahverkehrszug nach Bietigheim wartet.