

Als Ludwigsburg gleislos fuhr

Die Oberleitungsbahnen nach Aldingen und Hoheneck 1910–1926*

von Eduard Theiner

Am 20. Juli 1898 befasste sich der Ludwigsburger Gemeinderat mit dem Projekt eines Herrn Wandruszka aus Berlin. Der wollte auf eigene Faust eine elektrische Straßenbahn bauen und betreiben, und zwar von Stuttgart über Zuffenhausen nach Ludwigsburg, mit Zweiglinien nach Cannstatt und Feuerbach. Doch Oberbürgermeister Hartenstein und sein Kollegium winkten ab: Die Staatseisenbahn genüge als Verkehrsmittel vollauf, Ludwigsburg wolle nicht zum »Wohnvorort« Stuttgarts werden. Denn die Hauptstadt war im Begriff, sich einen förmlichen Industriegürtel zuzulegen. Bald griff sie auch nach Norden aus: In den Jahren nach 1900 wurden die Neckartalgemeinden von Cannstatt bis Münster nach Stuttgart eingemeindet. Nur Feuerbach verteidigte aufs hartnäckigste seine Selbständigkeit, ließ sich 1907 zur Stadt erheben und baute sogar eine eigene Straßenbahn.

Ludwigsburg hatte also nicht die Absicht, sich für die Verkehrserschließung der Stuttgarter Außenbezirke einspannen zu lassen. Der Gemeinderat legte sich in jener Sitzung vom 20. Juli 1898 vielmehr den Plan eines städtischen Straßenbahnnetzes zurecht. Vier Linien sollten sternförmig ins Umland hinaus führen: über Asperg nach Markgröningen, nach Oßweil und Neckarweihingen sowie via Pflugfelden und Möglingen nach Schwieberdingen. Kamen doch aus all diesen Orten täglich Hunderte von Pendlern zur Arbeit nach Ludwigsburg, die meisten zu Fuß, manche wohl schon per Fahrrad.

Ludwigsburg zählte damals rund 20 000 Einwohner, darunter 5000 bis 6000 Militärpersonen. Die Stadt war zwar großzügig angelegt, mit breiten Straßen und geräumigen Plätzen. Doch auf der Suche nach neuen, produktiv verwertbaren Flächen stieß man bereits allenthalben an die Grenzen der nur 653 Hektar großen Markung.

Oberbürgermeister Dr. Gustav Hartenstein (1864–1926) war 1897 gewählt worden. Der Sohn eines Cannstatter Geschäftsmannes hatte offenbar eine Ader fürs Wirtschaften. Von Beginn an betrieb er eine aktive Bodenerwerbspolitik, vor allem im Westen, gegen das Osterholz hin. Ein Industriegleis erschloss die dortigen Gewerbeflächen, in der Folge siedelten sich hier zahlreiche neue Betriebe an. Hatte die Bedeutung der Stadt bisher in ihrer Rolle als größte Garnison des Königreichs gelegen, so wurde sie nun nach und nach auch zum Wirtschaftsstandort. Der »Schwarzwälder Bote« rühmte 1908 die niedrigen Gewerbesteuersätze Ludwigsburgs und fuhr fort: »Die Industrie erfreut sich eines stetigen, gesunden Aufschwungs. Das zielbewusste Vorgehen der Stadtverwaltung beginnt eine Anziehungskraft auf industrielle Neugründungen auszuüben.«

1901 wurde Eglosheim eingemeindet, 1903 Pflugfelden. Dennoch stieg die Zahl

* Überarbeitete Fassung des am 11. November 1999 vor dem Historischen Verein gehaltenen Vortrags.

der Einpendler bis zum Jahre 1907 auf über 2000 an. Der Gewerbe- und Handelsverein forderte daher immer wieder den Bau öffentlicher Verkehrsmittel, damit die Arbeiter morgens halbwegs ausgeruht in den Betrieben ankamen. Zugleich ließ sich auf diese Weise ein größerer Einzugsbereich erschließen.

Da wurde im November 1906 ruchbar, dass die Stuttgarter Straßenbahnen sich die Konzession für eine Neckartallinie sichern wollten. Die sollte vom soeben eingemeindeten Cannstatt über Hochberg bis nach Ludwigsburg reichen. Eilends ließ nun Oberbürgermeister Hartenstein Pläne für eine Straßenbahn nach Osten ausarbeiten.

Der Gewerbeplatz Ludwigsburg stand zwar in vollem Wuchs, doch die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen waren teuer und nur durch beträchtliche Kreditaufnahmen finanzierbar. Als Ludwigsburg die 1907 entdeckte Mineralquelle Hoheneck kaufte und dort eine Badeanstalt errichtete, geschah dies abermals per Anleihen. Das Millionenprojekt einer städtischen Straßenbahn war unter diesen Umständen nicht bezahlbar.

Aber musste für eine solche Bahn überhaupt der Stadtsäckel herhalten? Immer öfter meldeten sich jetzt Leute wie jener Wandruszka, die derartige Unternehmungen aus eigener Tasche finanzieren wollten. In Preußen und einer Reihe anderer Länder war es seit längerem gang und gäbe, dass Kleinbahnstrecken mit Privatkapital gebaut wurden. Zahlreiche Firmen waren allein zu diesem Zweck entstanden, und die suchten nun nach Aufträgen auch in Württemberg. Ludwigsburg etwa hatte schon vor Jahren mit einer Firma Lenz & Cie. verhandelt; damals ging es um den Bau einer Schmalspurbahn nach Markgröningen, Eberdingen und Vaihingen/Enz.

Mangelte es an Kapital oder war eine Straßenbahn nicht rentabel, so gab es mittlerweile Ersatzlösungen. Benzinomnibusse allerdings waren wegen ihrer hohen Reparaturanfälligkeit unwirtschaftlich: Zwischen 60 und 75 Pfennig musste man für den Wagenkilometer rechnen. Damit lag ein kostendeckender Tarif noch über dem Fahrpreis für die 1. Klasse der Eisenbahnen. Deshalb experimentierte man gerade ums Jahr 1900 erstaunlich viel mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen aller Art, Akkumulatorwagen zumeist. In Berlin baute Siemens 1882 einen Wagen mit Oberleitung, und seit 1895 entwickelte der Sachse Max Schiemann diese Idee weiter. Er gilt gemeinhin als Pionier der Oberleitungsbahnen.

An Schiemann wandte sich 1907 auch Oberbürgermeister Hartenstein. Drei Oberleitungslinien sollte er ihm bauen: die erste über Oßweil und Neckargröningen nach Aldingen, die zweite nach Eglosheim und die dritte nach Hoheneck, zum neuen Heilbad.

Weil solche Oberleitungsbahnen auf der Straße fuhren, ersparten sie die teure Schienentrasse. Sie kosteten nur ein Drittel von dem, was man für Straßenbahnen anlegen musste. In unserem Fall hieß das: Eine Straßenbahnlinie nach Aldingen hätte eine Million Mark gekostet, Schiemann verlangte für die gleiche Strecke 320 000 Mark. Doch selbst investieren wollte der Sachse partout nicht. Er gab nur gut gemeinte Ratschläge, wie man sich durch Bildung einer Betreibergesellschaft Kapital beschaffen könne.

Aber wenigstens nach Hoheneck hinaus, zum neuen Heilbad, brauchte man ein bequemes Verkehrsmittel. Zwar hatte die Stadtverwaltung in der ersten Saison 1907 drei Kutscher unter Vertrag genommen. Doch die waren dem Ansturm der Badegäste offensichtlich nicht gewachsen. Außerdem seien solche Pferdewagen

»eine Reklame im negativen Sinne und mache draußen keinen guten Eindruck«, hieß es im Gemeinderat. Schließlich hatte das 20. Jahrhundert begonnen, und Untertürkheim war nicht weit. Also befuhr die Daimler-Motorenengesellschaft in der zweiten Badesaison von 1908 auf eigene Rechnung die Strecke vom Bahnhof nach Hoheneck mit einem Benzinomnibus. Trotz eines Zuschusses der Stadt war das finanzielle Ergebnis am Ende so, dass sich die Daimler-Leute kein zweites Mal auf einen solchen Handel einließen.

Am 20. Januar 1909 kam es deshalb zu einer hitzigen Debatte im Gemeinderat. Eine Straßenbahn müsse her, meinten einige vom Kollegium. Dr. Schmid brachte



Der große Daimler-Bus vor dem Heilbad Hoheneck.

eine »gleislose Bahn« ins Gespräch, wie er sie in Dresden gesehen hatte; die hatte ihm »sehr imponiert«. Am Ende entschloss man sich aber doch, ein Erzeugnis aus Untertürkheim anzuschaffen: einen 39-sitzigen Badebus, gelb und kirschrot lackiert und mit dem Stadtwappen zu beiden Seiten. Doch obwohl die Firma mit dem Stern eigens dafür in Ludwigsburg ein Ersatzteillager einrichtete, wollten die Gemeinderäte auf Nummer sicher gehen und kauften gleich noch einen zweiten, kleineren Bus mit 22 Sitzplätzen hinzu. Den hielt man ständig in Bereitschaft, nur für den Fall, dass der große Wagen liegen blieb.

Als städtische Kraftwagen Nr. 1 und Nr. 2 waren die beiden Badebusse dann ab 24. Mai 1909 im Einsatz. Am Ende der Saison aber stand ein dickes Minus für die Stadt. Gemeinderat Dr. Schmid hatte es ja vorausgesehen, und er sprach aus eigener Erfahrung: »Wer selbst ein Automobil besessen habe, vermöge alle die Schwierigkeiten eines solchen Betriebs wohl zu ermessen. Er – Dr. Schmid – hätte gewünscht, dass man der Frage einer gleislosen elektrischen Straßenbahn näher trete, die mancherlei Vorzüge habe. Es bedürfe keiner Grunderwerbungen etc.,

und die Kosten des Betriebs seien viel geringer als bei Automobilen.« Damit war abermals das Stichwort gefallen. Auch Barth vom Bürgerausschuss wusste Bescheid, er hatte schon mancherlei über gleislose Bahnen gelesen, und das hatte sich recht günstig angehört. Oberbürgermeister Hartenstein dämpfte die Euphorie: Er habe sich natürlich auch schon kundig gemacht und Baurat Strasser von den Königlichen Staatseisenbahnen um Stellungnahme gebeten. Der Herr Baurat habe aber dringend abgeraten, weil die Sache noch völlig in den Kinderschuhen stecke.

Jene »Automobil-Verkaufs-Gesellschaft« H. Balz & Co. aus der Stuttgarter Königsstraße, bei der man die beiden Daimler-Busse erstanden hatte, widmete sich seit einiger Zeit zufälligerweise auch einem anderen Geschäftszweig. Sie vertrieb »elektrische Oberleitungs-Automobil-Linien Marke Mercedes-Stoll«, ein Erzeugnis der Österreichischen Daimler-Motorengesellschaft in Wiener Neustadt. Den Stromabnehmer dazu hatte Carl Stoll aus Dresden erfunden: »einen für doppelpolige Oberleitung bestimmten Stromabnehmer . . . für nicht auf Schienen laufende Motorfahrzeuge«, wie es in der Patentschrift von 1901 heißt. Denn während Straßenbahnen mit einem Fahrdrabt auskommen, weil die Rückführung des Stroms über die Schienen erfolgt, benötigen schienenlose Fahrzeuge eine doppelpolige Oberleitung.

Bei Stoll waren die Fahrdrähte horizontal in 30 cm Abstand nebeneinander angeordnet. Der Stromabnehmer lief als vierrädriger Kontaktwagen auf den beiden Drähten. Eine stählerne Kugel, an einem 60 cm langen Stab befestigt, diente zur Stabilisierung, sollte also das Entgleisen verhindern. Dadurch wurde die Vorrichtung jedoch 25 Kilogramm schwer, was den Verschleiß erhöhte und eine robustere ausgelegte Oberleitung voraussetzte. Ein flexibles Kabel leitete den Strom zum Wagen weiter und diente gleichzeitig als Schlepptau für den Stromabnehmer.

Gegenüber Schiemanns Stangenkontakten hatte das Stollsche System den Vorteil größerer Bewegungsfreiheit. Stolls Sohn Ludwig, der 1904 nach Wien ging, verbesserte das Stromabnehmersystem seines Vaters und ersann eine Aufrolltrommel. Dadurch konnten die Mercedes-Stoll-Wagen bis zu zehn Meter nach rechts oder links ausweichen; per Federzug spulte sich das Stromkabel dann selbsttätig wieder auf. Im übrigen übernahmen die Konstrukteure gleisloser Bahnen damals möglichst viele elektrische Teile von den Straßenbahnen: die Motoren etwa oder die Controller, also jene Regelwiderstände, mit denen sich die Fahrgeschwindigkeit einstellen ließ. Oberleitungsbahnen wurden daher ebenso wie Straßenbahnen mit 500 Volt Gleichstrom betrieben.

Doch zurück zum System »Mercedes-Stoll«. In Wien hatte sich Stoll jun. mit dem Hofwagenfabrikanten Jacob Lohner zusammengetan, der ihm die Oberleitungswagen baute. Bei Lohner wiederum arbeitete damals ein junger Konstrukteur namens Ferdinand Porsche, und der hatte bereits bei der Pariser Weltausstellung von 1900 ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb präsentiert. Das Besondere daran war, dass Porsche die Motoren in den Radnaben untergebracht hatte. So entfielen die kräftezehrenden Übertragungswege vom Motor zum Rad. Im Ersten Weltkrieg verwendete Porsche übrigens das gleiche Prinzip für seine Tieflader mit Hybridantrieb, um schwere Mörser in die Dolomitenstellungen zu verfrachten.

Im Sommer 1909 verhandelte die Ludwigsburger Stadtverwaltung mit jener Firma Balz über die Lieferung einer Oberleitungsbahn Modell Mercedes-Stoll inklusive der dazugehörigen Lohner-Wagen, ausgestattet mit Porsches Radnaben-

motoren. Kostenvoranschläge und Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden erarbeitet, und zwar zunächst für die drei Strecken Ludwigsburg-Oßweil, Oßweil-Aldingen und Ludwigsburg-Eglosheim. Um die Sache rasch voranzutreiben, bildete der Gemeinderat im Oktober einen dreiköpfigen Verkehrsausschuss. Eine Umfrage ergab: In Oßweil würden 400 Personen den Bus regelmäßig benützen, in Aldingen wären es voraussichtlich 50 Pendler, in Neckargröningen stiegen 30 Werktätige zu, weitere 30 an der Abzweigung nach Hochberg; einige wollten sogar aus Bittenfeld anmarschieren.

Allerdings rechnete man vor allem im Falle Aldingens mit einem Umdenken. Nach Angaben von Schultheiß Fiesel standen 81 der 119 auswärts beschäftigten Aldinger in Kornwestheim in Lohn und Brot. Nur 21 Personen pendelten nach Ludwigsburg. Den Weg dorthin legten sie gewöhnlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück; die Postkutsche beförderte im Durchschnitt nur fünf Personen täglich. War aber die neue Bahn erst einmal in Betrieb, so würden sich die Aldinger scharenweise nach Ludwigsburg hin orientieren. Führte doch der Gewerbe- und Handelsverein soeben wieder Klage, dass »gegenwärtig allerorten Arbeitermangel herrsche«. Zahlreiche Schüler würden die Oberleitungsbahn benützen, auch Bäuerinnen, die den Markt mit frischer Ware beschickten. Nicht zu vergessen die vielen Soldaten, die in Ludwigsburg dienten. Und außerdem sei »an schönen Sonntagen hier in Aldingen ein außerordentlich starker Fremdenzuzug wahrzunehmen, der sich nach Einrichtung der Bahn wesentlich steigern wird«. Schließlich könnten auch Feldfrüchte in beträchtlicher Menge nach Ludwigsburg verfrachtet werden. Schultheiß Fiesel schätzte allein den Wagenladungsverkehr vom Bahnhof Ludwigsburg nach Aldingen auf 1000 Tonnen jährlich: Holz, Kohlen, Obst, Thomasmehl, Kainit, Salpeter, Hafer usw. Dazu kamen 5000 Stückgutsendungen jährlich im Gesamtgewicht von 750 Tonnen.

Fiesels Schätzungen dürften mit Bedacht überaus optimistisch ausgefallen sein. Hatte doch Balz am 8. Oktober 1909 seine Kosten- und Rentabilitätsrechnung nur für den Abschnitt Ludwigsburg-Neckargröningen abgegeben. Demnach sollte die 7,6 Kilometer lange Strecke 210 000 Mark kosten. Was die Frequenz anging, so griff Balz ebenfalls sehr hoch und ging von 1000 Personen pro Tag aus. Eine Verlängerung bis Aldingen freilich würde beträchtliche Gebiete jenseits des Neckars erschließen. Fahrgäste aus Waiblingen, Fellbach, Oeffingen oder Schmiden würden sich einstellen. Ökonomierat Julius Knorpp (1867–1953), Ludwigsburgs Wirtschaftsbürgermeister, stellte unterdessen fleißig Tarifberechnungen an, kalkulierte auch mit den unterschiedlichsten Fahrgastzahlen.

Am 30. Oktober 1909 lag endlich ein Kostenvoranschlag für die ganze, zehn Kilometer lange Strecke von Ludwigsburg bis Aldingen auf dem Tisch. Gleichzeitig bat ein gewisser Dr. jur. Max Hoeltzel aus Stuttgart, Geschäftsführer bei Balz, »um die Konzession zum Bau, der Einrichtung und dem Betrieb einer gleislosen Bahn von Ludwigsburg nach Aldingen auf die Dauer von 5 Jahren«. Während dieser Zeit sollten die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb eine fünfprozentige Verzinsung des eingesetzten Kapitals garantieren. Andernfalls hatte Ludwigsburg zusammen mit den beteiligten Gemeinden einen Zuschuss von maximal 8000 Mark zu leisten. Nach Ablauf der fünf Jahre sollte Ludwigsburg die ganze Anlage erwerben können, und zwar um den Preis des 25fachen jährlichen Reingewinns.

Die Sache wurde somit spruchreif. Ökonomierat Knorpp war ein vorsichtiger Mann. Er zog Erkundigungen ein bei etlichen Städten in Österreich-Ungarn, wo

bereits Mercedes-Stoll-Bahnen liefen. Und er bekam zufrieden stellende Antworten. Das Oberamt als Aufsichtsbehörde freilich blieb skeptisch: Ob die Bahn wohl auch bei Eis und Schnee die Steigung zwischen Neckargröningen und Oßweil nehmen würde? Und ob die Staubeentwicklung auf den geschotterten Straßen nicht »vom sanitären Standpunkt aus« bedenklich sei? Ein Gutachten, von Oberamtmann Bertsch in Auftrag gegeben, errechnete wesentlich höhere Betriebskosten und kam auf ein Defizit von mehr als 14 000 Mark im Jahr. Grundsätzlich begrüßte es der Oberamtmann, dass die Landgemeinden der Stadt Ludwigsburg näher gebracht werden sollten. Doch machte er kein Hehl daraus, dass er lieber eine Gleisbahn gesehen hätte.

Oberbürgermeister Hartenstein indes vertraute den Angaben der Firmen, die doch ihre Erfahrungen hatten und sich durch falsche Berechnungen nur selbst schaden würden. Außerdem blieb das finanzielle Risiko auf besagte Garantieleistung von 8000 Mark jährlich beschränkt. Scheiterte das Vorhaben Oberleitungsbahn, so war damit »jedes Bahnprojekt zwischen den Gemeinden auf 20 bis 30 Jahre vernichtet«. Dann war auch Aldingen für Ludwigsburg verloren. Denn wie man hörte, verhandelten die Stuttgarter Straßenbahnen bereits wegen Fortsetzung der Straßenbahn von Münster nach Aldingen. Daher warnte Hartenstein: »Ein Gelingen wäre dem Bezirk sicher nicht von Vorteil. Aldingen hat aber erklärt, dass es unserem Projekt den Vorzug gebe.«

Beim Versuch, die Vertragsbedingungen zu verbessern, saß Hoeltzel als alleiniger Anbieter am längeren Hebel. Immerhin gelang es, die Garantieklausel etwas zu entschärfen. Demnach wollte Hoeltzel nunmehr die Bahn zehn Jahre lang betreiben, gleichzeitig reduzierte sich der Zuschuss auf höchstens 6000 Mark. Um seine Verhandlungsposition zu stärken, hielt Hartenstein Ausschau nach Alternativen. Mit Schiemann war nicht zu rechnen, da er es nach wie vor ablehnte, sich finanziell zu engagieren und zudem nur eine grobe Kostenschätzung über 250 000 Mark abgab.

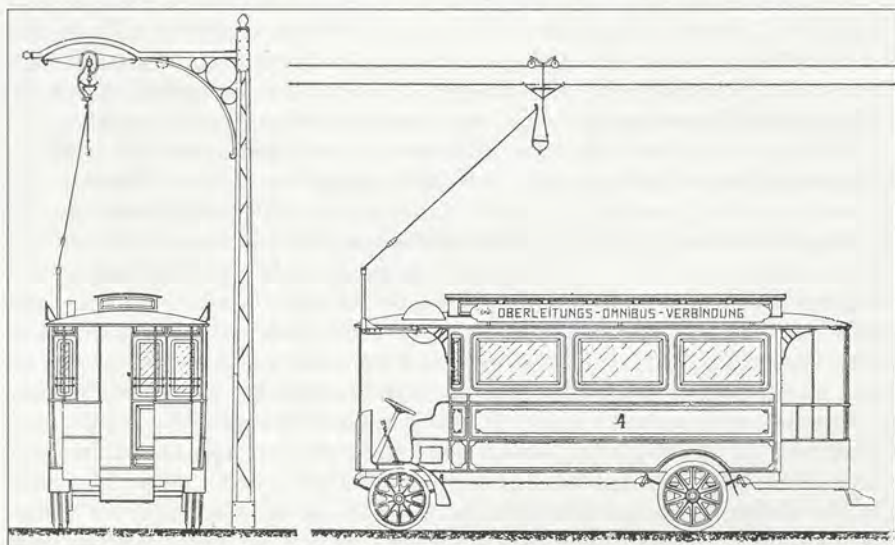
Hoeltzel und Balz meinten wohl, gewonnenes Spiel zu haben. Da trat ganz unerwartet doch noch ein ernsthafter Konkurrent auf den Plan: ein Ingenieur namens Georg Willy Köhler aus Bremen. Vor etlichen Wochen erst, genauer gesagt: am 22. Oktober 1909 hatte er seine Firma »Köhlers Bahnpatente« ins dortige Handelsregister eintragen lassen. Wie dieser Kontakt zu Köhler zustande kam, darüber schweigen sich die Akten aus. Möglicherweise liefen die Fäden über Friedrich Kübler, einen gebürtigen Ludwigsburger, der ein Mitarbeiter Gottlieb Daimlers und Wilhelm Maybachs gewesen war und es mittlerweile bei der Norddeutschen Automobil- und Motoren-Fabrik AG (NAMAG) in Bremen zum Technischen Direktor gebracht hatte.

Am 3. Januar 1910 schickte Köhler ein Angebot samt Vertragsentwurf auf den Weg nach Ludwigsburg, betreffend den Bau und Betrieb einer Oberleitungsbahn von Ludwigsburg nach Aldingen. Dabei lag ein fein gedruckter Prospekt, in dem seine Oberleitungsbahnen abgebildet waren. Freilich nur als Zeichnungen, denn eine Köhler-Bahn war noch nirgends in Betrieb. Lediglich eine Versuchsbahn baute er gerade zusammen, auf dem Werksgelände der NAMAG.

Diese Firma stellte seit ihrer Gründung 1906 Elektrofahrzeuge her, seit 1908 dann auch Benzinomnibusse Marke »Lloyd«. 1914 fusionierte sie mit den Hansa-Werken; ab 1931 war Carl Borgward Alleinbesitzer, in dessen Automobiltypen die Markennamen »Hansa« und »Lloyd« bis 1961 weiterlebten. Die NAMAG nun

sollte für Köhlers Bahnen die Wagen bauen, während die elektrische Ausrüstung von der AEG kam. Köhler selbst leistete Entwicklungsarbeit für die Oberleitungstechnik der NAMAG, und seine eigene Errungenschaft war der patentierte Stromabnehmer.

Bei diesem nämlich waren die Fahrdrähte nicht nebeneinander, sondern übereinander angeordnet. Der Kontaktwagen lief mit zwei Spurrollen auf dem oberen Draht. Den Kontakt zum unteren Draht stellten zwei Schleifbügel her, die per Federkraft angedrückt wurden. Durch diese vertikale Anordnung erübrigte sich das Balancegewicht, der Stromabnehmer wurde zuverlässig am Draht geführt und



Köhlers Oberleitungswagen.

Die Zeichnung lässt die Konstruktion von Stromabnehmer und Stromkabel erkennen.

war vor allem erheblich filigraner: Nur 4 Kilogramm wog Köhlers Konstruktion, gegenüber 25 Kilogramm bei Stoll. Entsprechend leichter konnte er auch die Oberleitung auslegen. Andere Dinge wie die Kabeltrommel ähnelten Stolls Bauweise. Auch die Kontaktdose, die der Fahrer in Griffweite hatte. Diese Vorrichtung ermöglichte es, dass mehrere Wagen an einer Oberleitung fuhren. Begegneten sich zwei Omnibusse, so zogen die Fahrer einfach den Stecker ihres Stromkabels, tauschten diese aus, und so fuhr nun jeder mit dem Stromabnehmer des anderen Wagens weiter. Noch in der ersten Januarhälfte 1910 sprach Köhler persönlich auf dem Ludwigsburger Rathaus vor, kündigte allerdings schon wenige Tage später an, dass die NAMAG zehn Monate Lieferfrist für die Motorwagen benötige.

Zu Beginn des Jahres 1910 hatte Ludwigsburg somit die Wahl zwischen zwei Anbietern. Köhler ging es darum, seine erste Bahn in Betrieb zu sehen; er war deshalb bereit, sich selbst um die Finanzierung zu kümmern. Balz wiederum setzte seinen Ehrgeiz darin, die erste Oberleitungsbahn in Württemberg zu bauen. Was

die Kosten betraf, so waren beide Offerten ebenbürtig: Balz bezifferte das Anlagekapital in einem neuerlichen Voranschlag auf 278 000 Mark, Köhler rechnete mit 280 000 Mark. Ähnlich war es beim Reingewinn, den Köhler auf 27 000 Mark kalkulierte. Um sich beide Optionen offen zu halten, schlossen die Vertreter von Ludwigsburg, Aldingen, Neckargröningen und Oßweil am 2. Februar 1910 zwei Verträge ab: den einen mit Hoeltzel, den anderen mit Köhler.

Der erste Vertrag verpflichtete Hoeltzel, binnen zwei Monaten eine Gesellschaft zu gründen, die eine Oberleitungsbahn von Ludwigsburg nach Aldingen bauen und betreiben sollte. Lieferant dieser Bahn war die Firma Balz, Hersteller die Österreichische Daimler-Motorengesellschaft. Dazu die bekannten Bedingungen: zehn Jahre Garantieleistung der Stadt Ludwigsburg bis maximal 6000 Mark jährlich. Der Vertrag mit Köhler lautete ganz ähnlich. Doch waren hier Termine für die Fertigstellung festgeschrieben. Im übrigen gewährte Köhler durchweg die besseren Konditionen; so begnügte er sich mit einer fünfjährigen Einnahmegarantie.

Schon am 31. Januar 1910 indes hatte der Verkehrsausschuss dem praktisch bewährten System Mercedes-Stoll den Vorzug gegeben und beschlossen, eine Kommission zur Besichtigung dieser Bahnen nach Wien zu entsenden. Am 11. Februar 1910 machten sich daher sieben Herren auf die Reise nach Wien: Ökonomierat Knorpp, Oberamtmann Bertsch, je ein Mitglied von Gemeinderat und Bürgerausschuss sowie die Schultheißen von Oßweil, Neckargröningen und Aldingen. Zwei Tage lang besichtigten sie die Daimler-Bahnen in Wien und Umgebung. Am sechsten Tag, um 3 Uhr früh, trafen sie wieder in Ludwigsburg ein. Das Fazit am Ende der Dienstreise, die übrigens auf Kosten der Franck-Stiftung geschah, war recht aufschlussreich: Die Steigung bei Neckargröningen würde die Oberleitungsbahn mit Leichtigkeit nehmen, und auch die Engstellen in der Ortsdurchfahrt Oßweil bildeten kein Hindernis. Auffällig ist, dass Knorpp nun beide Systeme für gleichermaßen brauchbar hielt, sowohl die praktisch erprobte Mercedes-Stoll-Bahn als auch Köhlers Konstruktion, die bis dato nur ein Produkt des Reißbretts war. Denn ob Radnabenmotor oder indirekter Antrieb, entscheidend war letzten Endes der Straßenzustand.

Auch Oberamtmann Bertsch sah darin den wunden Punkt und beauftragte sogleich seinen Wegemeister Fraenkel, ein Gutachten auszuarbeiten. Fraenkel wälzte Bücher und machte sich in seinen neuesten Fachzeitschriften kundig. Ergebnis: Die Stadt Ulm hatte erfolgversprechende Versuche mit Zementbeimischung angestellt. Auch die Verwendung von Teer war eine Möglichkeit, es gab ja jetzt in Feuerbach die Teerfabrik Volz. Und schließlich musste die Straßendecke fleißig gewalzt werden, mindestens alle zwei bis drei Jahre.

Mit anderen Worten: Die Sache wurde teuer. Allein für die 4830 Meter lange Amtskörperschaftsstraße Ludwigsburg-Oßweil-Neckargröningen rechnete der Oberamtmann mit jährlichen Mehrkosten von 10 000 Mark. Für die Strecke von Neckargröningen nach Aldingen waren die beiden Gemeinden selbst zuständig. Doch sei's drum, wegen des zunehmenden Automobilverkehrs musste in puncto Straßen ohnehin etwas geschehen, entschied der Oberamtmann. Und er schlug vor, in den Wagen Fahrkartenautomaten anzubringen, damit man einen Schaffner einspare.

Auch das Innenministerium warnte nun vor einer beträchtlichen Steigerung der Straßenunterhaltungskosten. Für die Decklagen war künftig Hartschotter nötig, der in Württemberg nicht vorkommt und daher für teures Geld

herangeschafft werden musste: »So liegen bei uns die Verhältnisse für Einführung von gleislosen Bahnen ganz besonders ungünstig.«

Während die Herren in Wien weilten, hatten sich in Ludwigsburg ungute Dinge zugetragen. Hoeltzel, Balz und Stoll ahnten wohl, dass Köhlers Konkurrenz ihnen einen Strich durch die Rechnung machen könnte. Am 12. Februar 1910 kamen sie alle drei ins Amtszimmer von Oberbürgermeister Hartenstein gepolt, begleitet von Rechtsanwalt Dr. Wiedemann, dem Aufsichtsratsvorsitzenden von Balz & Co. Stoll zeterte, Köhler sei ein Schwindler, seine Patente wertlos, und er werde ihn wegen unlauteren Wettbewerbs verklagen, denn: »Die Oberleitungsdrähte übereinander zu legen, habe er (Stoll) und die AEG in Berlin schon oft versucht, es gelinge absolut nicht.« Dem erwiderte Hartenstein: »Bei Köhlers Angebot wisse man wenigstens, wer hinter der Sache stehe. Bei Hoeltzel dagegen sei noch nicht einmal sicher, ob er die Finanzierung überhaupt zustande bringe.« Wiedemann konterte, dass hinter der Firma Balz der Inhaber der Firma Heidsieck & Co., der bekannten Champagnerfabrik, stehe, der »steinreich« sei. Er und einige Banken »machen auch die Bahn, man dürfe also keine Sorge haben, dass die Finanzierung nicht glücke«.

Doch damit nicht genug. Der Konkurrenzkampf eskalierte zur Pressepolemik. Unter dem Titel »Der Streit um die erste gleislose Bahn in Württemberg« erschien am nächsten Tag ein Artikel im Stuttgarter »Neuen Tagblatt«, der Einzelheiten aus den beiden Verträgen vom 2. Februar preisgab. Insbesondere die Auftragsvergabe an ein auswärtiges Unternehmen – Köhler in Bremen – schädigte die Interessen der württembergischen Industrie, rügte der unbekannte Verfasser. Köhler konnte diesen Vorwurf mit dem Hinweis parieren, dass die Balzsche Anlage ja nicht in Untertürkheim gefertigt werde, sondern bei der Daimler-Motorenengesellschaft im österreichischen Wiener Neustadt.

Da der Artikel mit »Dr. H.« gezeichnet war, richtete sich der Verdacht sogleich auf Hoeltzel, zumal er bereits des öfteren das System Mercedes-Stoll in der Presse über den grünen Klee gelobt hatte. Der beeilte sich, die Sache zu dementieren, gab darauf sogar sein Ehrenwort und bekam schließlich von Chefredakteur Emil Keil bezeugt, dass er mit der Sache nichts zu tun habe. Hatte Balz den Artikel lanciert, als er seine Felle davonschwimmen sah? Jedenfalls trennte sich Hoeltzel nur wenige Tage nach dieser Kampagne von Balz.

Stoll und Balz ihrerseits machten sich über Köhler her. Stoll sprach von Patentverletzung und Schmutzkonkurrenz. Währenddessen nahm sich Ökonomierat Knorpp noch einmal die Verträge mit Hoeltzel und Köhler vor und verglich sie Wort für Wort. Er fand 14 Punkte, in denen sich beide Verträge unterschieden. Und jeder dieser 14 Punkte sprach für Köhlers Angebot; der hatte beispielsweise genaue Baufristen zugesagt, forderte geringere Garantieleistungen, bot Freifahrten für Kinder und alle anderen Personen, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Wohlfahrt unterwegs waren.

Hinzu kam, dass Balz und Genossen sich durch jene unerquicklichen Vorgänge selbst diskreditiert hatten, während Köhler stets sachlich geblieben war. Direktor Kübler teilte mit, dass Köhler gegen Balz & Co. Klage wegen unlauteren Wettbewerbs erhoben habe. Im übrigen erläuterte er in seinem sechsseitigen Schreiben nüchtern die technischen Nachteile des Radnabenmotors: hoher Anfahrstrom, geringes Drehmoment bei Langsamfahrt, mehr Energieverbrauch.

Balz versuchte die Sache noch zu retten und bot an, zu gleichen Bedingungen an

Hoeltzels statt in den Vertrag einzutreten. Hoeltzel seinerseits wechselte die Fronten, um mit Köhler gemeinsame Sache zu machen. Ludwig Stoll, der sich rasch aus der Affäre gezogen hatte, beschwor Oberbürgermeister Hartenstein »in letzter Stunde« abermals, »sich nicht in das Abenteuer eines unerprobten Systems einzulassen. Der Köhlersche Stromabnehmer für zwei übereinander aufgehängte Drähte wird nicht funktionieren. Ähnliche Versuche habe ich schon vor Jahren gemacht und wegen völliger Zwecklosigkeit wieder fallen gelassen.«

In der Verhandlung des Verkehrsausschusses vom 28. Februar 1910 nannte Knorpp aus den oben genannten Gründen den Kontrakt mit Köhler »entscheidend vorteilhafter«. Hoeltzel und Balz hingegen hätten »ein Verhalten an den Tag gelegt, welches für die Vertragsausführung nichts Gutes, sondern fortgesetzte Scherereien befürchten« lasse. Köhler hatte überdies zugesagt, pünktlich bis zum 1. Mai 1911 auch die Heilbadlinie zu gleichen Konditionen auszuführen, während von Balz dafür keine Zusage zu bekommen war. blieb als einziger Vorbehalt, dass Köhlers System noch nicht praktisch erprobt war. Doch die NAMAG selbst wollte auf die Dauer von fünf Jahren »das tadellose Funktionieren der zu errichtenden Bahn« garantieren. Nicht zu vergessen die Autorität Friedrich Küblers, eines »Sohnes der Stadt«, der als »Miterfinder der Automobile und hervorragender Sachverständiger« galt.

Die Sache war damit entschieden, noch bevor der Gemeinderat am 9. März 1910 zur Abstimmung schritt. Allein Gemeinderat Hardegg lehnte das Projekt in Bausch und Bogen ab: Ludwigsburg mache sich selbst zum Versuchsobjekt und gebe sich auf »eine Reise nach Utopien, und zwar auf einer gleislosen Bahn«, rief er seinen Kollegen zu. Hemminger vom Bürgerausschuss indes sah in der gleislosen Bahn schlichtweg »eine Lebensfrage für Ludwigsburg«. Die Gemeinden Oßweil, Neckargröningen und Aldingen befürworteten noch am selben Tag den Vertrag mit Köhler. Der Neckargröninger Schultheiß Räuchle schwor seinen Gemeinderat mit einer fulminanten Rede auf die gleislose Bahn ein. Diese sei »der sicherste, billigste und beste Weg, um Neckargröningen an das große Weltverkehrsnetz anzuschließen«. Nüchterner drückte sich Oberamtmann Bertsch aus: Die Bahn werde »sowohl für die Stadt Ludwigsburg und ihre Industrie als auch für die andern Gemeinden und ihre Bewohner zweifellos von der einschneidendsten Bedeutung sein«.

Zunächst aber bewegte sich nicht viel. Köhler hatte den Vertrag in der Tasche und ließ sich mit dem Baubeginn Zeit, obwohl in § 8 verbindliche Termine festgelegt waren: Am 15. Juli 1910 sollte die Teilstrecke bis Oßweil befahrbar sein, am 1. Oktober sollte die Bahn Aldingen erreichen. Verhandlungen mit den Elektrizitätswerken waren im Gang. Doch das Kraftwerk Beihingen-Pleidelsheim (die heutige KAWAG) stand noch im Bau und war somit kein ernsthafter Konkurrent für die Neckarwerke, die auf ihr Monopol für Aldingen pochten. So erhielten schließlich am 14. Oktober 1910 die Neckarwerke Esslingen den Zuschlag. Ein anderes Problem löste sich über Nacht. Denn am 25. Mai 1910 brannte jenes Gebäude in Oßweil bis auf die Grundmauern nieder, welches das schlimmste Hindernis auf der ganzen Strecke gebildet hatte: das Gasthaus »Hirsch«.

Für Mitte April kündigte Köhler endlich sein Kommen an, um die Arbeiten in Angriff zu nehmen. Tatsächlich aber konzentrierte er sich ganz offensichtlich auf andere Projekte: Demnächst wollte er in Bremen seine erste Oberleitungsbahn eröffnen, in Kassel bemühte er sich um einen weiteren Auftrag, und über die

Deutsche Nationalbank betrieb er eine Kapitalerhöhung seiner Gesellschaft, die bisher nur mit mageren 170 000 Mark Stammkapital ausgestattet war.

Geld, viel Geld brauchte Köhler auch für die Ludwigsburger Bahn. Vertragsgemäß sollte er ja das Anlagekapital selbst beschaffen, indem er eine Betriebsgesellschaft gründete. Das geschah auch: Im Mai wurden Zeichnungsscheine und Werbeprospekte gedruckt, die einen Reingewinn von 27 000 Mark verhiessen, mithin eine neunprozentige Verzinsung des Kapitals. Der Erfolg dieser Kampagne blieb allerdings mehr als mäßig, obwohl Direktor Kübler sich selbst ins Zeug legte und für das Projekt warb. Ärgerlich war, dass unterdessen die Preise stiegen und beispielsweise die Vollgummireifen sich um 50 Prozent verteuerten. Um seinen Kostenvoranschlag nicht zu überschreiten, strich Köhler daher am 20. Juni 1910 kurzerhand einen Motorwagen und erklärte, fünf Zugwagen müssten genügen.

Allmählich kam allenthalben Unruhe auf. »Wann man auf die Eröffnung der Straßenbahn von hier nach Oßweil rechnen dürfe?« fragte die Ludwigsburger Zeitung am 23. Juni 1910 und war guter Hoffnung, dass es im August so weit sein werde. Tatsächlich nahmen die Bauarbeiten im August erst ihren Anfang, Masten wurden ausgesteckt bis nach Aldingen hinaus. Im Stadtgebiet war es das Einfachste, den Fahrdraht an den Gebäuden abzuspannen. Freilich konnte mancher Hauseigentümer sich mit diesem Gedanken wenig anfreunden, etwa mit der Begründung, dass »durch die fortwährenden Erschütterungen die Plafonds in der Myliusstraße ohnehin schon mehr und mehr Beschädigungen aufweisen«. Der Arsenalplatz erhielt an seiner Westseite eiserne Gittermasten, während man sich außerhalb der Stadt mit einfachen Holzmasten begnügte. Um den Stückgutverkehr bedienen zu können, war auch eine Oberleitung entlang des Verladeplatzes beim Bahnhof notwendig.

An der Schorndorfer Straße – schräg gegenüber vom Alten Friedhof – errichtete die Firma Baumgärtner nach Köhlers Plänen eine Garage für neun Oberleitungswagen. Angebaut waren Räume für Werkstatt, Büro und elektrische Kraftstation. Denn da die Oberleitungsbahn wie schon erwähnt mit 500 Volt Gleichstrom fuhr, brauchte man einen Umformer. Dabei handelte es sich um einen Elektromotor, der mit einem 100-Kilowatt-Generator gekuppelt war. Der Elektromotor arbeitete mit 380 Volt Drehstrom aus dem Netz, lief mit 980 Umdrehungen in der Minute und erzeugte am Generator eine 550-Volt-Gleichspannung.

Ende September kam Köhler zusammen mit Direktor Kübler nach Ludwigsburg, um endlich die Gesellschaftsgründung zu tätigen. Im kleinen Sitzungssaal des Rathauses wurde am 13. Oktober 1910 der Vertrag unterzeichnet. »Ludwigsburger Oberleitungsbahnen GmbH« nannte sich die neue Firma. Ihr Stammkapital betrug 280 000 Mark. Davon hatten Kommerzienrat Robert Franck, Fabrikbesitzer Richard Franck und die Firma Bosch in Stuttgart je 10 000 Mark gezeichnet. Schultheiß Fiesel aus Aldingen beteiligte sich mit 5000 Mark. Die restlichen 26 Kleinanleger kamen in der Mehrzahl aus den Landgemeinden und brachten im Schnitt keine 2000 Mark mit. Es waren Handwerker oder Bauern, auch ein Hauptlehrer findet sich, und sieben Witwen, die offenbar in der Oberleitungsbahn ein Zukunftsprojekt sahen und investierten, was sie auf der hohen Kante hatten. Unterm Strich waren es 78 000 Mark. Die restlichen Anteile im Wert von 202 000 Mark musste Köhler selbst übernehmen. Der siebenköpfige Aufsichtsrat wählte gleich anschließend Oberbürgermeister Hartenstein zu seinem 1. Vorsitzenden.

Ende Oktober war die Oberleitung dann bis Neckargröningen fertig gestellt, einen Monat später sollte die Strecke nach Aldingen folgen. Zu Winterbeginn würde die Bahn also fahrbereit sein. Da kündigte die NAMAG an, dass sie erst im Dezember zwei Motorwagen ausliefern könne. Die Öffentlichkeit, vor allem in den Landgemeinden, war ohnehin schon ungehalten. Schultheiß Fiesel berichtete aus Aldingen, dass seine Leute kaum mehr zu beschwichtigen seien, denn gerade die entferntesten Gemeinden hätten naturgemäß das größte Interesse an der Bahn. Hartenstein wandte sich an Direktor Kübler persönlich: »Es sollte doch vermieden werden, dass Mercedes zuerst in Württemberg läuft!«, versuchte er die NAMAG an ihrer Firmenehre zu nehmen. Denn Balz hatte unterdessen den Auftrag für eine gleislose Bahn von Heilbronn nach Böckingen erhalten, die dann tatsächlich ab 1911 verkehrte.

Köhler selbst verwies auf seine Schwierigkeiten bei der Kapitalbeschaffung und die solchermaßen verzögerte Gesellschaftsgründung; die Ludwigsburger hätten sich bei der Zeichnung von Gesellschaftsanteilen ja sehr zurückgehalten. Außerdem sei es ihm nicht möglich gewesen, die AEG und die NAMAG bei Konventionalstrafe auf Liefertermine festzulegen; dafür sei sein System zu neu. Und schließlich habe er noch die Erfahrungen aus seiner Bremer Bahn verwenden wollen, die im August eröffnet worden war. Den Oberbürgermeister Hartenstein titulierte Köhler nun auch nicht mehr als »hochwohlgeboren«, sondern er begnügte sich fernerhin mit der Anrede »wohlbliches Stadtschultheißenamt«.

Wenigstens ging die Bahn dann noch vor Jahresende in Betrieb. Freilich waren es vorerst nur jene angekündigten zwei Motorwagen, die am 17. Dezember 1910 am Bahnhof aus Bremen eintrafen. Drei Tage lang unternahm man noch Versuchsfahrten bis Neckargröningen hinaus. Dann probte die Oberleitungsbahn den Ernstfall: Gleich 800 Personen beförderte sie am 21. Dezember 1910, dem Thomastag, der damals Feiertag war. Tags darauf unternahm die Honoratioren aus Ludwigsburg und den Vertragsgemeinden eine Besichtigungsfahrt, und sie waren begeistert »von dem ruhigen und leichten Gang der Wagen«. Diese konnten vorn und hinten bestiegen werden, waren im Innern weiß und braun gehalten, mit Eschenholz und Mahagoni ausgekleidet. Wie in der Straßenbahn gab es eine Signalglocke, deren Glockenstrang von hinten bis vorn durchlief. Der Wagen bot mit 20 Sitz- und zehn Stehplätzen Fahrgelegenheit für 30 Personen. Der Wagenkasten selbst war aus Hartholz gefertigt, außen cremefarben gestrichen, mit dunkelblauen Streifen abgesetzt und trug



Das Wageninnere war mit Eschenholz und Mahagoni ausgekleidet.

auf beiden Längsseiten die Aufschrift »Ludwigsburger Oberleitungsbahnen«. Das Fahrgestell bestand aus U-Eisen, die vier hölzernen Laufräder erhielten Kugellager und Vollgummibereifung. Der Motor war in der Wagenmitte angeordnet und leistete zwischen 15 und 25 PS; die Kraftübertragung erfolgte durch Zahnräder auf die Hinterachse. Auf ebener Strecke sollte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde erreichen.

Über die Weihnachtsfeiertage 1910 war nun schon ein fahrplanmäßiger Betrieb möglich – wenn auch die Bahn an der Neckargröninger Gaststätte »Linde« noch umkehren musste, weil es mit der Oberleitung nach Aldingen Probleme gab. Im Januar 1911 trafen dann die restlichen drei Motorwagen ein. Bis dahin hatte die Bahn schon mehr als 16 000 zahlende Fahrgäste befördert. Bis zum Frühjahr müssen auch zwei Anhängewagen verfügbar gewesen sein, denn ein weiteres Exemplar ging Ende Mai 1911 beim Stuttgarter Kutschenmacher Otto Nägele in Auftrag. Dieser dritte Anhängewagen mit seinen 16 Sitz- und vier Stehplätzen sollte übrigens besser gearbeitet werden als die beiden anderen, deren Fenster ständig klappten.

Betriebsleiter der Ludwigsburger Oberleitungsbahnen war der Ingenieur Carl Frizlen. Und der hatte vorerst alle Hände voll zu tun, die Pannen zu beheben. Ein Kurzschluss in der Oberleitung legte am 2. Februar 1911 die ganze Strecke für 1½ Stunden lahm, beschädigte den Umformer und verursachte gar Stromausfall in einigen Ludwigsburger Betrieben. Die Neckarwerke fanden die Ursache in einem abgebrannten Distanzhalter der Oberleitung; bessere Sicherungsautomaten sollten solche Schäden in Zukunft vermeiden. Als Köhler nun drei Wochen nach diesem Vorfall anfragte, wann denn die Eröffnungsfeier sein werde, da entgegnete ihm Hartenstein schroff, er solle erst einmal dafür sorgen, dass seine Stromabnehmer tadellos funktionierten.

Mittlerweile hatte der Gemeinderat am 25. Januar 1911 an Köhler den Auftrag zum Bau der Heilbadlinie nach Hoheneck erteilt. Schon am 19. Juni 1911 war sie befahrbar, obwohl dazu am »Schwätzbänke« eine Weiche in der Oberleitung notwendig war, die erhebliche Schwierigkeiten bereitete. Doch war es eben nur mit dieser Weiche möglich, an der Ecke Wilhelm-/Schlossstraße eine Linie nach Hoheneck abzweigen zu lassen, während die Hauptstrecke der Schorndorfer Straße folgte.

Auf der vierzigminütigen Fahrt vom Ludwigsburger Bahnhof zum Aldinger Schloss nahm die Oberleitungsbahn den Weg durch die Myliusstraße, bog sodann in die Wilhelmstraße ein und hielt am »Schwätzbänke«. Nach einem weiteren Halt am Schorndorfer Tor ging es die Schorndorfer Straße hinaus nach Oßweil zur Haltestelle »Hirsch«. Am »Soldatenstraße« stiegen die Leute aus Hochberg zu. In Neckargröningen gab es zwei Haltestellen: am Rathaus in der Ludwigsburger Straße und am Gasthaus »Friedenslinde« in der Wasenstraße; hier nahm der Wagen auch jene Fahrgäste auf, die über die Neckarbrücke aus Richtung Neckarrems kamen. In Aldingen war Endstation, auf Höhe des Schlosses wendete die Bahn. Wer nun etwa zu Fuß nach Oeffingen weiter wollte, konnte seit 1914 den Weg über den eisernen Neckarsteg nehmen.

Bald zeigte sich, dass »die Betriebskosten sich bedeutend höher stellen als seinerzeit berechnet wurde«, so dass Geschäftsführer Carl Frizlen am 27. Juni 1911 für die Strecke nach Oßweil eine Tarifierhöhung von 10 auf 15 Pfennig beantragte, worauf die Oßweiler mit einem Boykott der Bahn drohten. Auch die Heilbadlinie



Am »Schwätzbänkle« an der Ecke Wilhelm-/Schlossstraße zweigte die Linie zum Heilbad Hoheneck ab. Zu diesem Zweck erhielt die Oberleitung eine Weiche.

sollte »in Anbetracht der hohen Stromkosten und Überwindung der bedeutenden Steigung« künftig 15 Pfennig kosten.

Zur Beförderung der Post enthielten die Motorwagen spezielle Behälter. Julius Dreher, der bislang in Aldingen den Postwagenverkehr nach Ludwigsburg besorgt hatte, war hinfort wohlbestallter Wagenführer bei den Oberleitungsbahnen, und auch den fahrenden Postboten Fischer von Hochberg nahm die Gesellschaft in ihre Dienste. Die Oberleitungsbahn besorgte ferner den Milchtransport und – seit dem Sommer 1911 – den Stückgutverkehr, möglicherweise mittels eines speziellen Frachtwagens. Doch fuhr die Stückgutbeförderung in der Folge nur Defizite ein, so dass sie schon nach knapp drei Jahren aufgegeben wurde.

Allenthalben hatte es sich nun herumgesprochen, welch ein modernes Verkehrsmittel sich die Ludwigsburger da zugelegt hatten. Selbst jenseits der Oberamts-grenze wurde man aufmerksam. In Waiblingen etwa bildete sich zu Jahresbeginn 1911 eine sechsköpfige Kommission, die es sich zum Ziel setzte, den Verkehr zwischen Hochdorf, Bittenfeld, Hohenacker, Neustadt, Neckarrems, Hegnach und Korb zu fördern, »sei es nun mittels Kraftwagen oder elektrisch betriebener Bahn«. Zweck des Unternehmens war die »Zufuhr von zahlreichen kräftigen Arbeitern und Arbeiterinnen nach Waiblingen, die andernfalls nach Ludwigsburg abgelenkt werden«. Schultheiß Kayser von Hegnach forderte geradewegs die Weiterführung der Oberleitungsbahn über Neckarrems nach Waiblingen – eine Trasse also, die im jüngsten Regionalplan von 1998 wieder aktuell geworden ist.

Der Bürgerverein Pflugfelden machte sich mehrmals stark für eine Bahnverbin-

dung, und ein Gleiches begehrte der Bürgerverein für die mittleren und nördlichen Stadtteile. Im Dezember 1911 kam eine Abordnung der östlichen Filderorte, um sich die gleislose Bahn anzusehen; denn dort, in Nellingen, Scharnhausen, Ruit und Sillenbuch, wünschte man sich ein Verkehrsmittel nach Stuttgart.

Die Ludwigsburger selbst waren freilich nicht ganz so glücklich mit ihrem neuen Gefährt. Schon im Juni 1911 protestierten 16 Anwohner der Myliusstraße gegen »das allzu reichliche, das Maß des Notwendigen übersteigende Signalgebläse« vor allem auf dem Bahnhofsvorplatz. In der Presse erschienen in schöner Regelmäßigkeit Leserbriefe, die an der »verhassten Oberleitungsbahn« kein gutes Haar ließen. Im August 1912 etwa heißt es wörtlich: »Unter betäubendem Gerasel nimmt sie ihren Weg durch die Hauptstraße der Stadt, die Häuser der Anwohner erschütternd und die Passanten in dichte Wolken Staub hüllend. . . . Die Bürgerschaft und insbesondere die Anwohner . . . sollten gegen eine Einrichtung geschlossen Front machen, die recht ist für die Landstraße, aber nicht für eine zweite Residenz- und zukünftige Fremden- und Bäderstadt.« Das Tiefbauamt versuchte der Staubbelästigung beizukommen, indem es die Schorndorfer Straße dreimal täglich mit Wasser besprengen ließ, freilich mit mäßigem Erfolg.

Gewiss, die Straßen waren arg mitgenommen, und bei Regenwetter spritzte das Wasser in hohem Bogen aus den Pfützen. Zwei Schaufensterscheiben sollen den Erschütterungen nicht standgehalten haben. Doch hatten nicht Gemeinderat und Oberamt unisono angekündigt, man müsse bei der Straßenunterhaltung neue Wege gehen? Sogar von einer durchgehenden Pflasterung war einmal die Rede gewesen, gerade breit genug für die Oberleitungsbahn. Nichts war geschehen, immer noch verwendete man für die Fahrbahndecken weichen, staubigen



Oberleitungsbahn in der Wilhelmstraße. Die Staubentwicklung auf den geschotterten Straßen war ein ständiges Ärgernis.

Muschelkalkschotter aus den nahen Steinbrüchen. Bei Oßweil und Neckargröningen war die Strecke nach den Frösten des Winters 1913 so schlecht, dass man schon an eine Betriebseinstellung dachte. Für Amtsstraßenmeister Heß waren die Vollgummiräder schuld an der Misere: »Nach jedem Wagen muss der Straßenwärter die aus den ausgebesserten Stellen hinausgeworfenen Steine wieder zusammenlesen.« Außerdem fuhren die Wagen viel zu schnell und waren mit bis zu 35 Personen überladen. Zwischen Neckargröningen und Aldingen gab es vor allem in den Sommermonaten Probleme: Auf der lediglich 4,5 Meter breiten Straße konnte sich die Oberleitungsbahn nur mit Mühe an den Erntewagen vorbeizwängen, und oft genug waren diese Fuhrwerke in der Dunkelheit völlig unbeleuchtet.

Im Stadtgebiet führte das Traindepot besonders drastische Klage: »Die Wagen der Oberleitungsbahn fahren zeitweise mit einer solchen Heftigkeit an dem Dienstgebäude vorbei, dass die Betten und Stühle unter den in denselben liegenden bzw. sitzenden Personen nicht nur zittern, sondern sich sogar von der Stelle bewegen; die Türen klemmen sich, die Glühstrümpfe [der Gaslampen] sind jeden Augenblick gerissen . . . Es ist daher zu befürchten, dass das Dienstgebäude Risse bekommt und die Gipsdecken herunterfallen werden.«

Geschäftsführer Frizlen und Oberbürgermeister Hartenstein wehrten sich redlich mit Erklärungen und Richtigstellungen in der Presse; so lasse sich etwa das Poltern der Wagen auf hart gefrorenem Boden schlechterdings nicht vermeiden. Doch die Kritiker stimmten immer zahlreicher den Ruf nach einer Schienenbahn an. Dies wäre die Lösung aller Probleme. Auf dem Rathaus gingen die Überlegungen zu dieser Zeit in die gleiche Richtung. Esslingen zum Beispiel hatte sich 1911 eine städtische Gleisbahn bauen lassen, und zwar von der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Die hatte nicht nur Bau und Betrieb übernommen, sondern sich sogar noch mit 200 000 Mark als stiller Gesellschafter beteiligt. Warum sollte Ähnliches nicht auch in Ludwigsburg möglich sein?

Verhandlungen mit der Stuttgarter Gesellschaft sind auch alsbald aufgenommen worden. Sie führten jedoch ebenso wenig zum Ziel wie andere Kontakte, etwa zu dem Königlichen Baurat Soberski in Berlin. Am vielversprechendsten schienen noch die Angebote der Firma Hecker aus Wiesbaden und der Rheinischen Schuckertwerke in Mannheim zu sein, die 1912 vom Stadtzentrum aus Linien nach Aldingen, Hoheneck, Eglosheim, Kornwestheim, ja sogar über Neckarweihingen bis Marbach planten. Eine Million Mark sollte eine erste Ausbaustufe kosten. Doch zunächst musste die Stadt versuchen, die Oberleitungsbahn in ihren Besitz zu bringen. Denn Köhler, der immer noch mehr als die Hälfte aller Stammanteile hielt, würde wohl kaum Interesse am Bau einer Straßenbahn zeigen. Am 3. Juni 1912 gab der Gemeinderat seine Zustimmung; indes, der Handel misslang.

Dabei hatte die Bahn doch ihre Notwendigkeit schon mehr als zur Genüge bewiesen. Die fünf Motorwagen liefen beispielsweise im Geschäftsjahr 1913/14 statt der geplanten 80 000 Kilometer fast das Dreifache; sie beförderten dabei eine halbe Million Fahrgäste. Gewiss, mit dem finanziellen Ertrag war es nicht weit her: Ganze 2830 Mark Reingewinn blieben unterm Strich übrig. Der Wagenpark war durch die hohe Kilometerleistung verschlissen. Frizlen schaffte daher einen weiteren Motorwagen an. Eine Erhöhung des Gemeindegzuschusses forderte er freilich vergebens.

Da schreckten 1913/14 andere Planungen die Ludwigsburger Rathauspitze auf: Die Bottwartalbahn sollte von Marbach nach Cannstatt verlängert werden, und

die Trasse war dabei so geführt, dass sie möglichst viele Neckartalgemeinden erreichte. Sollten diese »seit alters mit Ludwigsburg Verkehr und Handel pflegenden Orte Poppenweiler, Bittenfeld, Neckarrems, Neckargröningen und Aldingen der Großstadt Stuttgart zugeführt werden?«, fragte die Ludwigsburger Zeitung.

Schon in seiner ersten Sitzung des Jahres 1914 machte sich daher der Gemeinderat Gedanken über die Verkehrssituation. Angestoßen hatte die Diskussion Wilhelm Hagspiel, Mitglied des Bürgerausschusses, der »zweiten Kammer« im Gemeinderat. Hagspiel dürfte es auch gewesen sein, der am 2. März 1914 in einem Presseartikel Antwort zu geben versuchte auf die »Ludwigsburger Verkehrsfragen«. Die gleislose Bahn habe ihre Aufgabe erfüllt, heißt es hier, nämlich »das Bedürfnis für eine Straßenbahn nachzuweisen«. Jetzt sei es an der Stadtverwaltung, eine solche Schienenbahn zu bauen. Die Vorteile für Handel und Wandel in der Stadt würden dabei auch hohe finanzielle Opfer rechtfertigen.

Endlich gelang es nun auch, Köhlers 141 Stammanteile zum Kurswert von 75 Prozent zu erwerben, für 105 750 Mark. Damit besaß Ludwigsburg die Mehrheit am Gesellschaftskapital. Der Weg war nun frei für weitere Verhandlungen. Bald würde man die »Gleislose« nicht mehr sehen müssen, die »in unser sonst ein so vornehmes Gepräge aufweisendes Stadtbild gar nicht passen will«, wie ein Leserbriefschreiber meinte. »Vielleicht sind es in erster Linie die buntbemalten, jeglichen Komforts entbehrenden Wagen, welche an alles Mögliche, nur nicht an eine gediegene Straßenbahn gemahnen.«

Doch der Erste Weltkrieg beendete die Sache, bevor sie recht zum Tragen kam. Um das Material zu schonen, verkehrten die Wagen zusehends spärlicher. Hauptengpass waren die Vollgummireifen. Sie sollten eigentlich 15 000 Kilometer laufen, waren aber auf den schlechten Straßendecken schon nach ein paar Monaten heruntergefahren. Und ihr Preis stieg alsbald auf mehr als das Doppelte. Seit Jahresbeginn 1915 gingen die Fahrgastzahlen drastisch zurück, die Einnahmen deckten nicht einmal mehr die unmittelbaren Betriebsausgaben. Frizlen reagierte darauf mit Preiserhöhungen und einer Ausdünnung des Fahrplans. Die Folge: Keine 155 000 Fahrgäste hatte man im Geschäftsjahr 1915/16, der Fahrpreis nach Aldingen stieg auf 35 Pfennig. Dennoch stand in der Bilanz ein Verlust von fast 18 000 Mark. Als im dritten Kriegsjahr 1916 keine Gummireifen mehr zu bekommen waren, beschloss der Gemeinderat am 10. August 1916, den Betrieb zum 1. Oktober einzustellen.

Die Vertreter der Vertragsgemeinden protestierten im Aufsichtsrat gegen diese Entscheidung. Auch etliche Leserbriefe brachen jetzt eine Lanze für die »Gleislose«, schlugen vor, Eisenreifen aufzuziehen. Denn »auf Stahlrädern fährt es sich immer noch angenehmer als auf Schusters Rappen«. Verschleiß, Gepolter und andere Belästigung ließe sich durch langsames Fahren mindern. Tatsächlich gelang es, wenigstens zwei Wagen mit Eisenreifen auszurüsten. Die bereiteten freilich immer wieder Probleme: Im strengen Winter 1917/18 gab es wochenlang kein Durchkommen mit ihnen, und unter ihren harten Stößen barsten immer wieder die Radspeichen. Dennoch ließ sich auf diese Weise ein notdürftiger Berufsverkehr aufrechterhalten. An Werktagen gab es eine Fahrgelegenheit morgens und abends zwischen Aldingen und Ludwigsburg. Der Wagen war hoffnungslos überfüllt, die Reise dauerte nun eine geschlagene Stunde. Angeblich kam es regelmäßig vor, dass Fahrgäste abgewiesen werden mussten. Pfarrer Wagner klagte, dass Schüler aus

Ludwigsburger Oberleitungs - Bahnen

Sommerfahrplan vom 1. Mai bis voraussichtlich 30. September 1915.

Linie 1 Ludwigsburg — Aldingen.

Ludwigsburg Bahnhof	ab	6 ⁵⁵	9 ⁰⁰	11 ³⁵	1 ⁵⁰	3 ⁰⁰	5 ⁰⁰	8 ⁴⁵
Ludwigsb. Schwägbänkle	"	6 ⁵⁹	9 ⁰⁴	11 ³⁹	1 ⁵⁴	3 ⁰⁴	5 ⁰⁴	8 ⁴⁹
Ludwg. Schorndorfer Tor	"	7 ⁰²	9 ⁰⁷	11 ⁴²	1 ⁵⁷	3 ⁰⁷	5 ⁰⁷	8 ⁵²
Ohweil (Hirsch)	"	7 ¹²	9 ¹⁷	11 ⁵²	—	3 ¹⁷	5 ¹⁷	—
Hochberg Abzweigung	"	7 ²²	—	12 ⁰²	—	3 ²⁷	5 ²⁷	—
Nedargröningen Rathaus	"	7 ³³	—	12 ¹⁰	—	3 ³⁷	5 ³⁵	—
Nedarrems Abzweigung	"	7 ³⁷	—	12 ¹²	—	3 ³⁹	5 ³⁷	—
Aldingen	an	7 ⁴⁸	—	12 ²⁵	—	3 ⁵⁰	5 ⁴⁷	—

Linie 1 Aldingen — Ludwigsburg.

Aldingen	ab	—	7 ⁵⁵	—	12 ⁴⁰	—	4 ³⁸	5 ⁴³
Nedarrems Abzweigung	"	—	8 ⁰⁵	—	12 ⁵⁰	—	4 ¹⁵	6 ⁰³
Nedargröningen Rathaus	"	—	8 ⁰⁸	—	12 ⁵²	—	4 ¹⁸	6 ⁰⁷
Hochberg Abzweigung	"	—	8 ¹⁸	—	1 ⁰²	—	4 ²⁸	6 ¹⁷
Ohweil (Hirsch)	"	—	8 ²⁸	—	1 ¹²	—	4 ³⁸	6 ²⁷
Ludwg. Schorndorfer Tor	"	6 ³⁰	8 ³⁸	11 ²⁵	1 ²²	—	4 ⁴⁶	6 ³⁷
Ludwigsb. Schwägbänkle	"	6 ³⁴	8 ⁴²	11 ²⁸	1 ²⁵	—	4 ⁴⁹	6 ⁴⁰
Ludwigsburg Bahnhof	an	6 ³⁸	8 ⁴⁵	11 ³⁰	1 ³⁰	—	4 ⁵²	6 ⁴⁴

Linie 2 Ludwigsburg — Heilbad und Hoheneck.

Eiltag bis ca. 15. Oktober 1915.

Ludwigsburg Bahnhof	ab	6 ⁵⁸	7 ⁵⁰	8 ³⁶	9 ²⁵	10 ²⁴	11 ³²	Nachm.	1 ¹⁰	1 ⁵⁵	3 ⁰⁰	3 ⁴²	4 ³⁴	5 ³³	6 ³⁰	7 ¹⁰	7 ⁵²
Ludwigsb. Schwägbänkle	"	7 ⁰²	7 ⁵⁴	8 ⁴⁰	9 ²⁹	10 ²⁸	11 ³⁶	"	1 ¹⁴	1 ⁵⁹	3 ⁰⁴	3 ⁴⁶	4 ³⁸	5 ³⁹	6 ³⁴	7 ¹⁴	7 ⁵⁶
Ludwigsb. Heilbronner Tor	"	7 ⁰⁵	7 ⁵⁷	8 ⁴²	9 ³¹	10 ³¹	11 ³⁹	"	1 ¹⁶	2 ⁰²	3 ⁰⁷	3 ⁴⁸	4 ⁴⁰	5 ⁴¹	6 ³⁷	7 ¹⁷	7 ⁵⁸
Heilbad	"	7 ¹⁵	8 ⁰⁷	8 ⁵²	9 ⁴⁰	10 ⁴¹	11 ⁴⁸	"	1 ²⁵	2 ¹²	3 ¹⁷	3 ⁵⁷	4 ⁴⁹	5 ⁵⁰	6 ⁴⁷	7 ²⁷	8 ⁰⁸
Hoheneck (Ort)	an	7 ¹⁸	—	8 ⁵⁵	—	10 ⁴⁴	—	"	1 ²⁸	—	3 ²⁰	—	4 ⁵²	—	6 ⁵⁰	—	8 ¹¹

Linie 2 Hoheneck und Heilbad — Ludwigsburg.

Hoheneck (Ort)	ab	7 ²¹	—	8 ⁵⁷	—	11 ⁰⁵	—	Nachm.	1 ³⁰	—	3 ⁴⁰	—	4 ⁵⁶	—	7 ⁰⁰	—	8 ¹⁶
Heilbad	"	7 ²⁴	8 ¹⁶	9 ⁰⁰	9 ⁵⁰	11 ⁰⁸	11 ⁵⁸	"	1 ³²	2 ²¹	3 ⁴⁵	4 ⁰⁸	5 ⁰⁰	6 ⁰²	7 ⁰⁵	7 ⁴⁰	8 ²⁰
Kurhotel	"	7 ²⁷	8 ¹⁹	9 ⁰²	9 ⁵³	11 ¹¹	12 ⁰¹	"	1 ³⁴	2 ²⁴	3 ⁴⁸	4 ¹⁰	5 ⁰²	6 ⁰⁴	7 ⁰⁸	7 ⁴²	8 ²²
Ludwigsb. Heilbronner Tor	"	7 ³⁶	8 ²⁸	9 ¹¹	10 ⁰³	11 ²⁰	12 ¹⁰	"	1 ⁴³	2 ³³	3 ⁵⁸	4 ²⁰	5 ¹¹	6 ¹⁴	7 ¹⁷	7 ⁵²	8 ³²
Ludwigsb. Schwägbänkle	"	7 ³⁹	8 ³¹	9 ¹⁴	10 ⁰⁶	11 ²³	12 ¹³	"	1 ⁴⁶	2 ³⁶	4 ⁰²	4 ²³	5 ¹⁴	6 ¹⁷	7 ²¹	7 ⁵⁵	8 ³⁵
Ludwigsburg Bahnhof	an	7 ⁴⁴	8 ³⁵	9 ²⁰	10 ¹⁰	11 ²⁸	12 ¹⁸	"	1 ⁵²	2 ⁴⁰	4 ⁰⁷	4 ²⁷	5 ¹⁸	6 ²²	7 ²⁶	8 ⁰⁰	8 ⁴⁰

Fahrpreise.

Linie 1.

Stadtverehr	. . . . .	10 Pfg.
Bahnhof - Ohweil	. . . . .	15 "
Schwägbänkle - Ohweil	. . . . .	15 "
Ludwigsburg - Hochberg	. . . . .	25 "
Ludwigsburg - Nedargröningen	. . . . .	30 "
Ludwigsburg - Aldingen	. . . . .	35 "

Linie 2.

Ludwigsburg - Heilbad Hoheneck	. . . . .	20 "
" " I. Klasse	. . . . .	25 "

Die Fahrgäste werden dringend gebeten, das Fahrgeld vor dem Einsteigen bereit zu halten.

Jeder Fahrgast hat beim Einsteigen den Fahrschein für die zu fahrende Strecke zu verlangen.

Postbefehle, haben die Wagen in seit umrahmten Spalten.

Aldingen nur noch zu Fuß nach Ludwigsburg gelangten; dies bedeutete einen täglichen Anmarschweg von 1½ Stunden.

Den Winter 1916/17 über ruhte der Verkehr nach Hoheneck. Im Sommer 1917 war nur noch ein Fahrer verfügbar. Frizlen richtete daher seinen Fahrplan so ein, dass dieser eine Fahrer beide Linien bedienen konnte. Immerhin gab es jetzt wieder Bronze für die Kontaktrollen des Stromabnehmers, und auch ein Quantum Aluminium wurde zugeteilt. Sogar zwei neue Motoren konnte Frizlen beschaffen, und mit Ersatzteilen aus den vier stillgelegten Fahrzeugen hielt er die übrigen beiden Wagen in Gang. So konnten 1918 an Sonntagen mehrere Fahrten angeboten werden. Schon stellte sich die Einnahmenseite wieder etwas günstiger dar, als die Neckarwerke im September 1918 sofortige Stromkontingentierungen ankündigten.

Frizlen – möglicherweise zum Wehrdienst einberufen – war vermutlich Ende 1917 als Geschäftsführer von Max Elsas abgelöst worden. Dieser kündigte schon im Januar 1918 im Gemeinderat an: »Eine der dringendsten Aufgaben nach dem Krieg wird die Errichtung des städtischen Elektrizitätswerks und die Umwandlung der Straßenbahn in eine Gleisbahn sein.« Tatsächlich nahm Oberbürgermeister Hartenstein am 23. November 1918, keine zwei Wochen nach dem Waffenstillstand, abermals Kontakt mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG auf und verhandelte im April 1919 mit ihr »über die Grundzüge zur Erstellung von Straßenbahnen in Ludwigsburg und Umgebung«. Gerüchte wollten wissen, dass die Straßenbahn als Notstandsmaßnahme gebaut werde. Außerdem sei bei der Heeresverwaltung jetzt günstig Schienenmaterial zu bekommen. Am 6. November 1919 beriet der Gemeinderat das Angebot der Stuttgarter Straßenbahnen. Ludwigsburg pochte auf die Konzession für fünf Linien: Ludwigsburg-Aldingen mit Abzweigung nach Neckarrems, Ludwigsburg-Hoheneck, Ludwigsburg-Neckarweihingen-Marbach, Ludwigsburg-Kornwestheim-Stammheim und Ludwigsburg-Eglosheim.

Auch wenn das Vorhaben ein weiteres Mal scheiterte, war für Hartenstein eines klar: In der Folge des Versailler Vertrags würde Ludwigsburg nur noch »eine sehr kleine Garnison« sein. Die Stadt kam »mehr und mehr in die Rolle eines Wohnvororts für Stuttgart« und musste folglich verkehrstechnisch Anschluss an die Hauptstadt suchen. Vorausgesetzt, dass ihre Interessen bei der Streckenführung gewahrt blieben.

Hartenstein war daher entschlossen, seine Straßenbahnpläne weiter zu verfolgen, »wenn auch natürlich z. Zt. die Ausführung des Baues selbst ausgeschlossen ist«. Noch wollten alle Vertragsgemeinden auch finanziell zur Stange halten, selbst Aldingen, das in nur sieben Kilometer Entfernung zur Endhaltestelle der Stuttgarter Straßenbahnen in Münster lag. Kornwestheim indes erklärte frank und frei, es wolle sich eher nach Stuttgart hin orientieren.

Mit der Oberleitungsbahn ging es unterdessen zu Ende. Zwar hatte der tüchtige Geschäftsführer Wilhelm Hagspiel 1919/20 noch einmal drei Motorwagen flottgemacht und so den Fahrplan ab Sommer 1919 deutlich verbessert. Aber die NAMAG konnte so gut wie keine Ersatzteile mehr liefern, und die Firma Köhlers Bahnpatente hatte schon 1915 Konkurs anmelden müssen. Hagspiel vermochte daher nicht alle Beförderungswünsche zu erfüllen. So kamen Klagen von Arbeitern aus Neckarrems, dass sie von der Abzweigung Hochberg an zu Fuß heimgehen müssten. Im Winter nämlich konnten Wagen mit Anhänger der Steigung

wegen nicht bis Neckargröningen fahren. Hagspiel machte sich auf nach Bremen, kaufte dort zwei Motorwagen der einstigen Köhlerschen Bahn und reparierte sie gründlich durch. Weil der Bau einer Straßenbahn nicht absehbar war, wollte er die »Gleislose« so lange wie möglich betriebsfähig erhalten. Er entwarf ein neues Tarifsystern und gab dem Aufsichtsrat zu bedenken, dass die Strecke Neckargröningen-Aldingen völlig unwirtschaftlich sei; im Durchschnitt wurden hier nur 4½ Personen pro Wagen gezählt. Erstmals seit 1914 schloss die Oberleitungsbahn im Geschäftsjahr 1919/20 wieder mit einem »bescheidenen Gewinn« ab. Dennoch



*Die Oberleitungsbahn an der Haltestelle »Friedenslinde« in Neckargröningen.
Links der Postkarren vor dem Schuppen,
in dem über Nacht einer der Motorwagen eingestellt wurde.*

verweigerte der Aufsichtsrat seinem wackeren Geschäftsführer eine Gehaltserhöhung, so dass Hagspiel vermutlich noch 1920 kündigte.

Zwar hatte die Stadt Ludwigsburg zusammen mit den beteiligten Gemeinden von Jahr zu Jahr immer höhere Zuschüsse genehmigt. Schneller noch stieg aber das Defizit, verursacht in erster Linie durch die fortschreitende Inflation. Nach mehreren Fahrpreiserhöhungen boykottierten Anfang 1921 zahlreiche Arbeiter die Oberleitungsbahn. Geschäftsführer Otto Eichhorn kämpfte einen aussichtslosen Kampf gegen die Geldentwertung und schrieb verzweifelt: »Wir können doch nichts für die heillosen Zustände der Jetztzeit!«

1920/21 machte das Defizit schon fast 20 000 Mark aus, dazu kamen die Verlustvorträge der Kriegsjahre. Im November 1921 mussten die Ludwigsburger Oberleitungsbahnen deshalb einen Kredit über 100 000 Mark aufnehmen. Am 25. November 1921 forderte Knorpp die Vertragsgemeinden auf, ihre Beiträge der

Geldentwertung anzupassen, und das hieß: sie mindestens auf das Zehnfache zu erhöhen. Denn die Bahn sei nach wie vor ein Bedürfnis, ihre Benutzung »durchaus befriedigend«. Hochbergs Schultheiß Jung räumte ein, dass die Stilllegung der Bahn »einen großen Rückschritt für die ganze Umgegend bedeuten würde«; aber Hochbergs finanzielle Lage sei schlecht. Aus Hochdorf kam die Antwort, dass »die Oberleitungsbahn für die hiesige Gemeinde kein großes Interesse hat, insbesondere für die Arbeiter nicht, indem nur einzelne in Ludwigsburg beschäftigt sind, während eine große Anzahl in Cannstatt und Stuttgart tätig ist«. In Neckarrens dagegen verlangte »die hiesige Arbeiterschaft« per Unterschriftenaktion, ihre Gemeinde solle einen angemessenen Beitrag bewilligen, »da es doch für jedermann ein persönlicher Nutzen ist, wenn die Bahn erhalten bleibt«. In Oßweil wiederum sprachen sich 70 Prozent der Bürgerschaft gegen weitere Zuschüsse aus. Schultheiß Lemberger begründete dieses Votum damit, dass »die Arbeiterschaft verhältnismäßig wenig Fahrgelegenheit hat«.

Hecker hatte sich seit Kriegsende wieder besonders intensiv um die Ludwigsburger Straßenbahnpläne bemüht, hatte 1919 sogar den Auftrag erhalten, für 8000 Mark ein neues Projekt auszuarbeiten. In einer Denkschrift über »Die Ludwigsburger Oberleitungsbahnen und die Notwendigkeit ihrer Umwandlung in eine Gleisbahn« vom 26. Juni 1922 gab er wohlfeile Ratschläge, wie durch niedrigere Tarife und eine dichtere Wagenfolge die Bahn attraktiver werden könne gegenüber dem »Zufußgehen«. Mittlerweile fuhren auf der gesamten Aldinger Linie nur noch 150 Personen pro Tag; in ihren besten Jahren hatte die Oberleitungsbahn täglich 1000 Fahrgäste und mehr befördert. Hecker war auch bereit, den Betrieb ab 1. September 1922 selbst zu übernehmen. Freilich erst dann, wenn die Bahn durch die Vertragsgemeinden finanziell saniert wäre. Eben daran dürfte die Sache dann gescheitert sein.

Um die Jahreswende 1922/23, als der Geldwert auf ein Hundertstel gefallen war, standen die Ludwigsburger Oberleitungsbahnen finanziell vor dem Aus. Allein für Januar 1923 waren Zuschüsse von einer halben Million Mark notwendig. Am 25. Januar 1923 beschloss daher der Gemeinderat, die Linie nach Aldingen stillzulegen. Die Wagen würden ohnehin kaum noch zwei Jahre durchhalten, die Oberleitung war unzählige Male geflickt, die Holzmasten waren angefault. Am 30. April 1923 trat die »Gleislose« ihre letzte Fahrt nach Aldingen an. Die Masten wurden als Brennholz versteigert, die Oberleitung demontiert und an die Drahtfabrik Kreidler in Zuffenhausen verkauft, die Wagenhalle an einen Gewerbebetrieb vermietet. Lediglich die Heilbadlinie nach Hoheneck verkehrte noch bis 1926, dann schlug auch ihr die Stunde.

Die Hoffnungen waren damit nicht begraben. Auf ausdrücklichen Wunsch des Gemeinderats blieb die Betreibergesellschaft erhalten. Ihr Zweck sollte fernerhin darin bestehen, »für einen Ersatzbetrieb anstelle der gleislosen Bahn zu sorgen. Das Vermögen der Firma wird nach Abzug der vorhandenen Schulden ausschließlich diesem Zwecke dienen.«

Just zu dieser Zeit erhielt Aldingens Schultheiß Fiesel eindeutige Angebote aus Ludwigsburg: Durch die Eingemeindung Aldingens wolle die Oberamtsstadt ihr Gebiet bis zum Neckar hin abrunden. Die Neckarkanalisation stehe bevor, es gehe aber auch »um die Straßenbahn und im Weiteren die Niederlassung und Förderung von Industrie auf dem mit der Eingemeindung entstehenden großen Gebiet der Markungen Aldingen, Oßweil und Ludwigsburg«.



Oberleitungsbahn in der Myliusstraße.

Und kaum war die neue Währung, die Rentenmark, in Umlauf, da verhandelte Hartenstein bereits mit der Firma Reisser in Stuttgart. Die hatte sich auf den Vertrieb von Akkumulatorwagen, Marke Hansa-Lloyd aus Bremen, spezialisiert. Damit sollte nun die Linie Ludwigsburg-Aldingen-Cannstatt bedient werden. Im Februar 1924 fanden mit einem solchen Wagen sogar Versuchsfahrten statt zwischen Neckarremms und Ludwigsburg. Denn an der Mühle Schiedt in Neckarremms war eine Ladestation vorgesehen, an welcher der künftige Elektrobuss seine Akkumulatoren auftanken sollte.

Doch der Wagen versagte an den Steigungen. Ein stärkeres Modell war im Gespräch. Drei Elektrobusse waren notwendig, um die Strecke zu befahren. Reisser forderte pro Stück 23 000 Goldmark. So viel Geld sei unmöglich aufzubringen, winkte Hartenstein ab. Ganz zu schweigen von den 300 000 Mark Eigenkapital, die Hecker jetzt für eine Straßenbahn forderte. Ein letztes Mal kam die Stuttgarter Straßenbahnen AG ins Gespräch, die – so hörte man – in Geld schwamm, seitdem sie 1920 die Filderbahn gekauft hatte. Doch am 10. Juni 1925 schrieb Hartenstein resignierend: »Wir haben kein Geld und finden trotz steter Bemühung niemand, der uns Geld leiht, und ohne Geld können wir nicht bauen und baut vermutlich auch niemand anders für uns.« Für die große Lösung der Ludwigsburger Verkehrsfrage, so musste er jetzt erkennen, war es zu spät.

Nur an Benzinomnibusse wagte er sich offensichtlich nicht heran. Die seien noch zu teuer, erklärte er 1923. Als er endlich doch ein Angebot einholte, war ihm das Stadtoberamt Stuttgart schon zuvorgekommen. Am 18. März 1926 fuhr erstmals der braunlackierte Reichspostwagen von Cannstatt nach Aldingen.

Oberbürgermeister Hartenstein starb am 3. Dezember 1926. Keine zwei Jahre

später schrieb Ökonomierat Knorpp im Stuttgarter »Neuen Tagblatt«: »Ludwigsburg muss ein Verkehrszentrum für sich werden und sich ein Hinterland sichern.« Doch habe dabei der Grundsatz zu gelten: »Nicht gegen, sondern mit Stuttgart.« Im selben Jahr, 1928, begann der viergleisige Ausbau der Vorortbahn nach Stuttgart. Von Ludwigsburg aus verkehrten nun Linienbusse in alle Himmelsrichtungen: nach Hoheneck und Neckarweihingen, nach Marbach, Oßweil-Waiblingen, Aldingen, Eglosheim, Asperg, Markgröningen, Pflugfelden, Möglingen und Schwieberdingen. Die benzinbetriebenen Wagen waren zuverlässiger und ungleich wirtschaftlicher geworden. Ja, in der Zeitung stand sogar zu lesen, dass »in New York die Schienen herausgenommen werden und das Auto an Stelle der elektrischen Straßenbahn trete.« Mit der Liquidierung der Ludwigsburger Oberleitungsbahnen GmbH am 20. Februar 1932 verabschiedete sich Ludwigsburg dann endgültig von seinen Straßenbahnplänen.

Quellen und Literatur

Die Vorgeschichte der Bahn bis zu ihrer Eröffnung Ende 1910 ist in den kommunalen Registriaturen von Ludwigsburg, Aldingen und Neckargröningen hinreichend dokumentiert. Bei der Darstellung des Bahnbetriebs selbst macht sich das Fehlen beispielsweise der Aufsichtsratsprotokolle bemerkbar. Nach einer Notiz vom 17. Dezember 1931, also wenige Wochen vor der Liquidation der Ludwigsburger Oberleitungsbahnen GmbH, war »ein großer Rollschrank mit Akten, Büchern und anderem« vorhanden. Diese Unterlagen müssen heute als verschollen gelten.

Staatsarchiv Ludwigsburg
F 181 III, Bü 796

Stadtarchiv Ludwigsburg
L 23, Bü 98, 100–107, 117, 118
Ludwigsburger Zeitung, 1898–1926

Gemeindearchiv Remseck am Neckar
AL A 787.9 (Aldingen)
NG A 787.9 (Neckargröningen)
NR A 787.9 (Neckarrems)

Gebhardt, Wolfgang: Deutsche Omnibusse seit 1895, Stuttgart o. J.

Gleislose elektrische Bahnen, in: Mitteilungen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen 20, 1913, S. 889–927.

Hartenstein, Hans: Erinnerungen an meinen Vater Gustav Hartenstein, 1944 (masch.-schr. Abschrift im Stadtarchiv Ludwigsburg).

Huss, Wolfgang/Schenk, Wolf: Omnibus-Geschichte, Teil 1: Die Entwicklung bis 1924, München 1982.

Knorpp, Julius: Ludwigsburg im Verkehrsnetz, in: Neues Tagblatt (Stuttgart), Sonderbeilage Ludwigsburg vom 25. Mai 1928.

Kubisch, Ulrich: Borgward war nicht der Anfang. Hansa Lloyd Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929, Ausstellungskatalog Bremen 1986.

Müller, Peter: Ferdinand Porsche. Ein Genie unserer Zeit, Graz/Stuttgart 1965.

