



Die 1954 beschafften DÜWAG-Triebwagen trugen sehr zur Modernisierung der straßenbahnähnlichen Nebenbahn Ravensburg – Baienfurt bei. Dennoch wurde der Betrieb auf dieser einzigen von der Deutschen Bundesbahn betriebenen Strecke dieser Art im Jahre 1959 eingestellt

Ravensburg – Weingarten – Baienfurt

Wer diese Bahn noch erlebt hat, gerät beim Erzählen ins Schwärmen. Dies zeigt sich schon allein bei den vielfältigen, liebevoll überlieferten Namen wie „Zügle“, „Mühle“ oder vor allem „Bähnle“. Tatsächlich handelt es sich bei der ehemaligen meterspurigen Schienenverbindung zwischen Ravensburg, Weingarten und später auch Baienfurt um ein repräsentatives Stück technischer und wirtschaftlicher Entwicklung ihrer Zeit. Ab 1949 war es die einzige von der DB betriebene Straßenbahn, die allerdings bau- und betriebstechnisch als eine elektrisch betriebene Nebenbahn galt. Hinzu kam ab 1911 die heute noch betriebene normalspurige Güterbahn.

Die Entstehung der württembergischen Südbahn Ulm – Friedrichshafen führt zurück in das 19. Jahrhundert, als die neue Technik mit Kohle, Dampf und Eisenverarbeitung ihren Einzug ins bisher agrarisch geprägte Oberschwaben hielt. Doch der neue Schienenstrang wirkte sich in dem durch ihn berührten Gebiet kaum positiv auf die regionale Entwicklung aus. Er war nur das Ergebnis ganz anderer Interessen und Planungen der württembergischen Regierung: In Stuttgart hegte man nämlich die Idee, durch den Bau einer „Zulaufbahn“ zum Bodensee und Alpenrhein den alten Weg des transalpinen Fernhandels vom großherzoglich-badischen Oberreihental weg und gewinnbringend ins eigene Königreich verlagern zu können! Deshalb auch wurde der Dampfschiffsbetrieb auf dem See von württembergischer Seite besonders gefördert; anfangs sogar aus der Privatschatulle des Königs. Und nun sollte das Schienennetz von Heilbronn und Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen die im Königreich befindlichen Endpunkte der damaligen Binnenschifffahrt miteinander verbinden.



Letzte Kursbuchnummer: 306k
frühere Kursbuchnummern: 279d

Spurweiten: 1000 mm (Straßenbahn) und 1435 mm (Güterbahn)
Streckenlänge: 6,5 km (Straßenbahn), 4,0 (Güterbahn)

größte Neigungen: 1:28,5 (Straßenbahn), 1:89 (Güterbahn)
kleinster Bogenhalbmesser: 40 m (Straßenbahn), 180 m (Güterbahn)
Bahnhofsgebäude: Weingarten Gbf

- 15.11.1887: Württembergische Konzession für die Dampfstraßenbahn Ravensburg – Weingarten
- 06.01.1888: Eröffnung des Reiseverkehrs
- 15.08.1888: Eröffnung des Güterverkehrs
- 14.10.1910: Württembergische Konzession für die Güterbahn Niederringen – Baienfurt / – Weingarten
- 01.09.1910: Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Straßenbahn
- 13.09.1911: Eröffnung der Straßenbahn Weingarten – Baienfurt
- 01.10.1911: Eröffnung der Güterbahn
- 01.08.1938: Übernahme der Straßen- und Güterbahn durch die DR
- 23.02.1959: Stilllegung der Straßenbahn Ravensburg – Weingarten
- 30.06.1959: Stilllegung der Straßenbahn Weingarten – Baienfurt



Lithographie vom Staatsbahnhof Ravensburg, entstanden um 1890. Links ist die meterspurige Dampfstraßenbahn nach Weingarten angedeutet

Stiefkind Flächenverkehr

Anschluß, nicht Erschließung, war also das Ziel des württembergischen Bahnbaues ab 1844. So darf es nicht wundern, daß das nicht im Besitz von Kohlevorkommen befindliche Königreich seine Lokomotiven auf dem denkbar kürzesten Weg dem Bodensee, dem sogenannten Schwäbischen Meer, zulaufen ließ. Kurzfristig drohte sogar die Umfahrung von Biberach; tatsächlich wurden die alten Marktorte Waldsee, Altdorf-Weingarten, Tuttlingen sowie Bairdt und Baienfurt mit der damals schon erheblichen Holzverarbeitung nicht angeschlossen.

Der Schiene mit dem in ihrer Reichweite nunmehr bezahlbaren Energieträger Kohle folgte die Industrie nach, wobei die Gründung der Maschinenfabrik Escher & Wyß in Ravensburg den entscheidenden Impuls gab. Ihr erster Direktor, Walter Zuppinger, organisierte die Nutzung des hiesigen Reservoirs an Wasserkraft ebenso wie die an menschlicher Arbeitskraft, die hier erstmals metall-technisch ausgebildet wurde. Auch die Gründung weiterer Industriesektoren wie der Spinnerei in Weingarten und schließlich der Papierfabrik in Baienfurt im Jahre 1871 gehen auf sein Konto. Kapital und technisches Know-how der neuen Wirtschaftsform verdankte die Region in erster Linie der Schweiz, insbesondere dem Kanton Aargau.

Immer deutlicher zeigte sich nun, was es bedeutete, nicht an jenes Schienennetz angeschlossen zu sein, das den Zugang zur großen Welt eröffnete: Das erst 1865 zur Stadt erhobene Weingarten konnte im Wachstum mit dem sich viel schneller entwickelnden Ravensburg nicht mithalten, und in Baienfurt kamen die Pferdefuhrwerke weder mit der Holzzufuhr noch mit der Abfuhr des dort hergestellten Papiers über den Bahnhof Niederbiegen nach. Der Weingartener Gewerbeverein mit seinem rührigen Schriftführer, dem evangelischen Lehrer Christoph Klein, wandte sich dorthin, von wo

bisher die meiste Hilfe gekommen war: 1879 konnte er den Zürcher Eisenbahningenieur Theodor Lutz für das Projekt einer Anschlußbahn nach Ravensburg gewinnen. Bemerkenswerterweise wurde hierbei bereits die Strecke über den Frauentorplatz in Ravensburg geplant. Freilich ergab eine kritische Untersuchung des Weingartener Stadtrates, daß Klein für seine in die Straße eingelassene Normalspurbahn (sogenannte „Straßenbahn“) technisch viel zu enge Radien und wirtschaftlich eine viel zu hohe Umschlagsmenge und damit Rendite kalkuliert hatte. So blieb es bei den Planungen.

Das Dampfbähnle

Erst die Arbeit an einem ebenfalls normalspurigen Industriezulaufgleis für die Papierfabrik Baienfurt nach Niederbiegen ab 1886 brachte die Sache weiter. Die Augsburger Ingenieure Theodor Lechner und Viktor Krüzner entdeckten sozusagen en passant bei der Anreise das Weingartener Verkehrsdefizit. Dabei fiel ihnen vor allem ein starker Personenverkehr zwischen den beiden eng benachbarten Städten im Schussenental ins Auge. Schließlich besaß Weingarten seit 1868 eine 800 Mann starke Garnison, aber im Unterschied zu Ravensburg nur wenige industrielle Arbeitsplätze.

Deshalb konzipierten Lechner und Krüzner eine meterspurige Dampfstraßenbahn, die sich problemlos den gegebenen Siedlungsachsen anpassen konnte: vom Ravensburger Bahnhofsvorplatz über die Schussenstraße zum Frauentorplatz, danach geradewegs in der Staatsstraße Ulm – Friedrichshafen bis zur Scherzachbrücke in Weingarten. Hier nun wollten die Ingenieure den scharfen Knick um das damalige Forst-, heute Jugendhaus, herum nicht mitmachen und planten das Gleis von der Haltestelle Stadtösch (später Lamm) geradewegs durch den Obstgarten des Sonnenwirts zur Endstation an der Kreuzung Waldseer Straße/Schloßstraße (heute Abt-Hyller-Straße bzw. Charlottenplatz).



Dampftramway-Betrieb auf dem Ravensburger Vorplatz um 1890, rechts umsteigende Soldaten zur Garnison Weingarten mit ihren Gewehren

Diesmal stimmten Technik und Rendite, und so konnten die bürgerlichen Gremien in Ravensburg und Weingarten ihre Zustimmung geben. Auch die Staatsregierung in Stuttgart erkannte, daß das Bähnle-Projekt keine ernste Gefahr für die Auslastung ihrer Strecke zwischen Ravensburg und Aulendorf darstellte und gab ihren Segen. Selbstverständlich war dies nicht, denn im Königreich hatte der Staat das Bahnmonopol. Wenn er eine private Eisenbahn zuließ, dann nur unter der Bedingung, die Strecke nach einer bestimmten Anzahl von Betriebsjahren zurückkaufen zu können, und zwar zum aufsummierten Anlagewert.

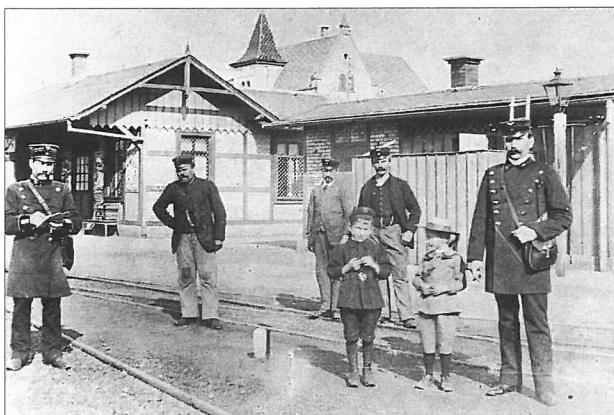
Die Bedingungen um Ravensburg und Weingarten waren immerhin so akzeptabel, daß die beiden Bahnbau-Ingenieure einen potentiellen Eisenbahn-Industriellen für das Projekt gewinnen konnten: Georg Krauss, der in München eine Spezialfabrik für Lokalbahnloks betrieb. Da Krauss in der projektierten Strecke auch ein gutes Mittel für seine Absatzsicherung erkannte, gründete er mit Lechner und Krüzner ein spezielles Unternehmen, die Lokalbahn AG München, kurz LAG. Diese erwarb in den folgenden Jahren noch weitere 15 Bahnen in Süd- und Ostdeutschland. Aus hiesiger Perspek-

tive sind besonders zu nennen Meckenbeuren – Tettnang, Sonthofen – Oberstdorf mit der Nebelhornbahn sowie die Isartalbahn südwärts von München. Bemerkenswert aber erscheint, wie hier das Bähnle für eine bedeutende Firmengründung Pate gestanden hat, und wie man sich im oberschwäbischen Raum keineswegs ausschließlich nach Stuttgart hin orientierte.

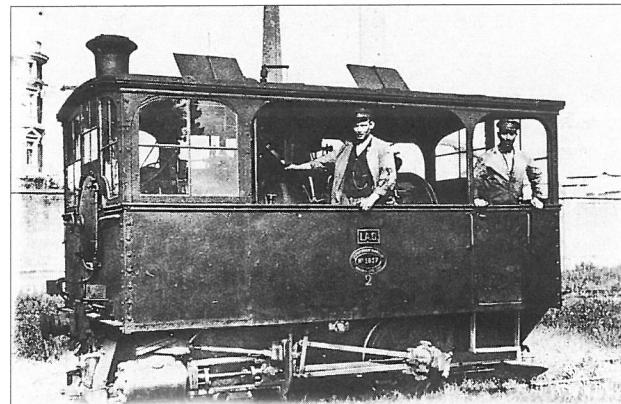
Kurz bevor die letzten Papiere von dort eintrafen, wurde am 3. September 1887 mit dem Bau der eingleisigen Meterspurbahn begonnen. Erst am 15. November 1887 erteilte das württembergische Ministerium für auswärtige

Lokomotiven der Meterspurbahn Ravensburg – Weingarten

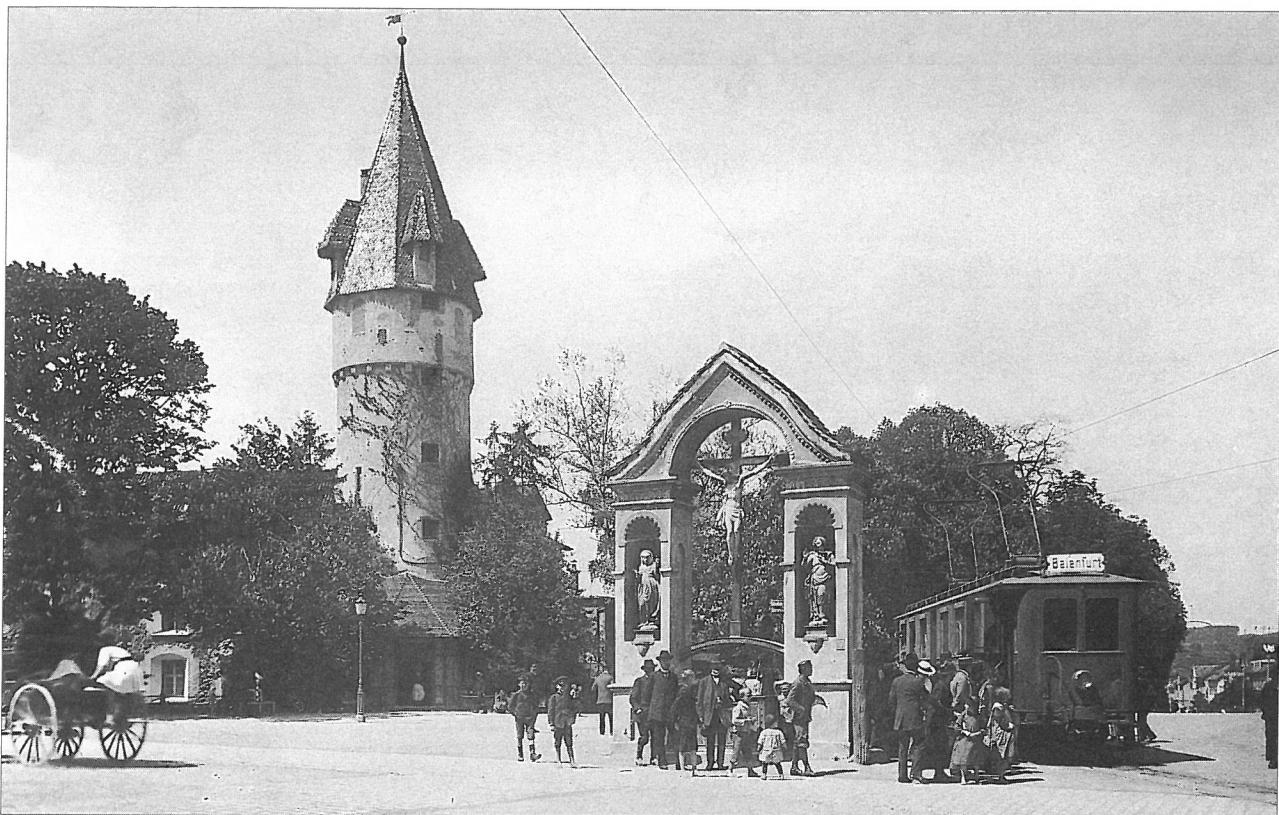
LAG-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	Bn2t	Krauss	1887	1814	1910 an Walhallabahn
2	Bn2t	Krauss	1887	1817	1910 an Walhallabahn



Ein Teil des Personals der Dampfbahn 1897 im Bahnhof Weingarten



LAG 2 kam 1910 zur Wallhallabahn, wo sie 1927 entbehrlich wurde



Das „Bähnle“ bei einem Halt vor dem ersten Weltkrieg auf dem Ravensburger Frauendorfplatz. Der Vierachser fuhr weiter in Richtung Baienfurt

tige Angelegenheiten die Konzession für den Bau und Betrieb der Dampfstraßenbahn von Ravensburg nach Weingarten.

„Vergratene“ Einweihung

Mit großer Spannung wurde von jung und alt die Ankunft der zwei Kastendampfloks und der sieben Wagen erwartet. Doch zur festgesetzten Einweihungsfahrt am 22. Dezember 1887 kam es nicht, wenn auch ein noch so schönes Festprogramm vorbereitet war. Denn das Gleis war noch nicht fertiggestellt.

Als dieses dann zum 29. Dezember 1887 als nächstem ausseren Termin geschehen war, konnte es von den zuständigen Beamten aus Stuttgart nicht besichtigt werden. Ein Schneesturm hatte es zentimetertief versinken lassen. Wieder fiel das Festprogramm aus bzw. ins (gefrorene) Wasser. Und so vermerken die Akten des Weingartener Schultheißen lachisch: Es fand kein Fest statt.

Am 6. Januar 1888 konnte dann endlich der Reiseverkehr aufgenommen werden. Er fand von morgens 6.50 Uhr bis abends 22.10 Uhr statt. Berück-

Lokalbahn
Ravensburg – Weingarten.

Gültig vom 1. Dezember 1887.

Bestimmungen und Tarife
für die

**Beförderung von Personen, Reisegepäck,
lebenden Thieren und Gütern.**

a. Beförderung von Personen.

Zu § 7.

Die Bestellung eines Extrazuges hat spätestens 24 Stunden vor dem für die Ausführung gewünschten Zeitpunkte, unter Hinterlegung der Kosten für denselben, bei der Verwaltung entweder unmittelbar oder durch Vermittelung einer Expedition zu geschehen.

Zu § 8.

Der Tarif für die Personenbeförderung ist aus den allgemeinen Tarifbestimmungen zu ersehen und ist in dem Abschnitte III, Tabelle A, enthalten.

Zu § 9.

Der Verkauf der Fahrbillets findet auf der Station Weingarten am Schalter, auf sämtlichen übrigen Haltestellen am oder im Zuge durch den Zugführer statt; außerdem sind in Weingarten sowohl wie in Ravensburg bei Kaufleuten und in Wirthschaften Verkaufsstellen errichtet.

Zu § 10.

Es werden folgende Billets ausgegeben:

- a) Hinfahrt-Billets (Tour-Billets) II. und III. Klasse,
- b) Hin- und Rücksahrt-Billets (Retour-Billets) II. und III. Klasse,
- c) Kinderbillets.

Die Gültigkeitsdauer der Billets beträgt für die Billets zur einfachen Fahrt und zur Hin- und Rücksahrt einen Tag.

Für Kinder unter 3 Jahren, welche ihren Sitz auf dem Platze ihrer Begleiter mitfinden, erfolgt keine Zahlung; für solche von 3 bis 10 Jahren werden besondere Kinderbillets ausgegeben.



Reger Fahrgastwechsel in den dreißiger Jahren an der Haltestelle „Lamm“ in Weingarten. Gut zu erkennen ist der stirnseitig angebrachte Brems-schlauch am Triebwagen

sichtigt wurde eine Mittagspause fürs Personal, so daß insgesamt je 11 Kurse geboten wurden. Die Fahrt über die ganze Strecke dauerte 20 Minuten und kostete in der III. Klasse auf Holzsitzen 20 Pf, hin und zurück das Doppelte und für Kinder bis zu 10 Jahren die Hälfte. Die Benutzung der II. Klasse mit Polstersitzen kostete jeweils 50 Prozent mehr und blieb vor allem den Offizieren von der Weingartener Garnison und ihren Angehörigen vorbehalten.

Als Preisvergleich sei herangezogen: Ein Kilogramm Brot kostete damals je nach Weizenanteil zwischen 27 und 33 Pf, ein Kilogramm Fleisch 55 Pf, und der Stundenlohn gelernter Arbeitskräfte lag zwischen 16 und 20 Pf. Die Holzsitze der III. Klasse fühlten sich bald so gut, daß der kurz vorher eingeführte Pferdeomnibus, obwohl er bei der Rückfahrt 5 Pf Rabatt gewährte, bald wieder entfiel. Die Stadtverwaltung Weingarten bemühte sich schon nach kurzer Betriebsdauer, einen weiteren Kurs für aus Ravensburg heimkehrende Schüler einzuführen. Dies wurde aber von der LAG mit Hinweis auf die nötige Erholungszeit für den Lokführer, Heizer und Schaffner abgelehnt. Dieses Personal fuhr nämlich zunächst ohne Schichtwechsel den ganzen Tag, übrigens auch mit derselben Lok, während die andere zunächst nur für Notfälle in Bereitschaft gehalten wurde.

Schließlich konnte am 15. August 1888 der öffentliche Güterverkehr in Schmalspurwagen aufgenommen werden. Die Frachten beförderte man vornehmlich in dem kombinierten Gepäck-/Personenwagen. Die wenigen Güterwagen kamen nur selten zum Einsatz.

Eigendynamik der Technik

Ein Vergleich der erzielten Passagierzahlen mit der Bevölkerung in den Anliegergemeinden zeigt, daß die Fahrgastzahlen nach einiger Zeit viel schneller stiegen. Der langsam wachsende Wohlstand in der Friedenszeit bis hin zum ersten Weltkrieg kann das Auseinanderklaffen dieser Zahlen alleine nicht erklären. Ursache dafür waren andere Faktoren. Sie sind im rapiden Fortschritt der Industrialisierung jener Zeit zu finden. So stieg die Belegschaft der Maschinenfabrik Schatz, die dann 1898 als Maschinenfabrik Weingarten AG firmierte, von knapp 50 im Eröffnungsjahr des Bähnles auf 710 im Jahre 1913. Und von denen pendelten dann immerhin 78 täglich allein aus Ravensburg ein. Hier lag also die Bedeutung der Straßenbahn als technische Neuerung, die die Trennung von Wohn- und Arbeitsort überhaupt erst ermöglichte.

Doch bald wurde immer offensichtlicher, daß die Dampfstraßenbahn mit ihrem begrenzten Rollmaterial und ihrer eingleisigen Strecke die Kapazitätsgrenze erreicht hatte. Daran änderte auch die inzwischen bei der

Einladung zur Eröffnung von Schmal- und Normalspurbahn 1913



Unter der imponierenden Fassade der Basilika gehörte das „Bähnle“ bis 1959 zum täglichen Bild. Links hinten befindet sich die Wartehalle „Stadtpost“ mit ihren markanten Säulen

Station Heilig Kreuz in der Streckenmitte angelegte Ausweichstelle kaum etwas. Dabei drängt es sich auf, die geschilderte Situation unter heutigen ökonomischen, aber auch ökologischen Gesichtspunkten zu betrachten: 1910 beförderten die beiden je 60 PS starken Lokomotiven 682 166 Personen sowie 2 962 t Fracht und Gepäck! Freilich nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 15 km/h. Aber braucht der heutige Pendler mit seinem meist stärker motorisierten Automobil für vier oder sechs Kilometer nicht leicht 20 Minuten oder auch länger im Berufsverkehr?

Rechtzeitig zur Bewältigung der gestiegenen Anforderungen hatte der menschliche Erfindergeist eine neue Technologie zur Anwendung gebracht: die Elektrizität. Nachdem Werner von Siemens der staunenden Welt bereits 1879, im ersten Planungsjahr des Bähnles, die Brauchbarkeit dieser neuen Technik in der Personenbeförderung mit einer Art Gartenbahn bei der Gewerbeausstellung in Berlin vor Augen geführt hatte, hielt der elektrische Antrieb bald Einzug im großen Schienenverkehr. Dabei galt übrigens die ebenfalls von der LAG gebaute und betriebene Strecke

Meckenbeuren – Tettnang als erste elektrifizierte Normalspur-Personenbahn Deutschlands. Kein Geringerer als Oskar von Miller, bekannter Physiker und Gründer des Deutschen Museums in München, hatte die Bahn konzipiert. Auch dies ist ein Hinweis darauf, wie aufgeschlossen und risikofreudig die im Vergleich zu den damaligen Staatsbahnen doch verhältnismäßig kleine LAG sich technischen Neuerungen gegenüber verhielt.

Statt die Strecke Ravensburg – Weingarten zweigleisig auszubauen, wie es beim Straßenbahnbetrieb mit hohem Verkehrsaufkommen oder in größeren Städten allgemein üblich ist, erschien es angesichts der engen Straßenverhältnisse im Schussental praktischer, auf dem alten Gleis mit einem neuen und schnelleren Verkehrsmittel zu fahren. Die Einführung des inzwischen bewährten Elektroantriebes lag auf der Hand.

Dabei erschienen die technischen Fragen weniger problematisch als die juristischen. Zu beachten war vor allem das Strom-Monopol der Württembergischen Gesellschaft für Elektrizitätswerke WGE, einer Tochtergesellschaft

Während des zweiten Weltkrieges entstand diese Aufnahme von einem Straßenbahngespann im Bereich der Ravensburger Haltestelle „Kraftwerk“. Damals vollbrachte die Meterspurbahn beachtliche Beförderungsleistungen



AUFGNAHMEN: SAMMLUNG KOLB

der Maschinenfabrik Esslingen, die wiederum stark mit dem Staat verbunden war. Nach jahrelangen Verhandlungen kam ein Kompromiß zustande, der für die zu beschaffenden Straßenbahn-Fahrzeuge von Bedeutung war. Ausnahmsweise durfte die LAG ein eigenes Elektrizitätswerk im WGE-Bereich für ihren Bahnstrom errichten. Zur Kompensation mußte die LAG ihre Triebwagen in Esslingen bauen lassen und nicht bei ihrem Hofsieferanten, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN).

Die „Mühle“ als Exklusiv-Erzeugnis

Da die Maschinenfabrik Esslingen naturgemäß zu jener Zeit über wenig Erfahrungen beim Bau von Elektrofahrzeugen verfügte, und schon gar nicht auf fertige Bauserien von Elektrotriebwagen zurückgreifen konnte, führte die Abmachung mit der LAG dazu, daß für die Meterspursstrecke Ravensburg – Weingarten Extraanfertigungen nach allerneuesten Planungen hergestellt werden mußten. Das war für alle Beteiligten Neuland, und nur bedingt konnte man auf die großen Erfahrungen im Dampflokbau zurückgreifen. Umso bewundernswerter war das Ergebnis: Die neuen Triebwagen erwiesen sich nicht nur als absolut betriebstauglich, ihr modernes Äußeres, ja ihre gerade zeitlos schöne Form hebt sie noch heute wohltuend von vergleichbaren Fahrzeugen ab. Ihre altägyptisch klingenden Spitznamen erhielten sie auch nicht des Äußeren wegen, er bezog sich vielmehr auf den vom Triebwagenführer bedienten Fahrschalter, der wie die Kurbel einer Kaffeemühle aussah.

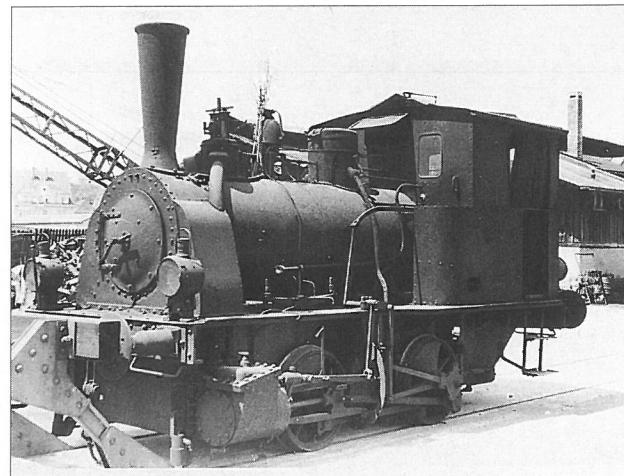
Während in Esslingen und München ingenieurtechnische Pionierarbeit geleistet wurde, diskutierten die Ravensburger ihre eigenen Probleme: Nach Norden zu ans Bähnle gewohnt, vermißte man zunehmend eine Erschließung der alten Stadtmitte und gar der neuen Viertel, die sich immer mehr nach Süden zu ausdehnten. Um auch diese Stadtgebiete verkehrsmäßig zu erschließen und das Bähnle über den heutigen Marienplatz zu führen, wurde sogar ernsthaft ein Durchbruch der stadtseitigen Bauhütte geplant, die damals noch als Schulhaus diente. Nicht der Verlust von mindestens zwei Klassenzimmern ließ das Projekt scheitern, sondern die klare Erkenntnis der LAG, daß sowohl der Weg über die Eisenbahn-Straße als auch der über die Bachstraße unzumutbare Engstellen und Steigungen zur Folge gehabt hätte. Offensichtlich hatte im Ravensburger Magistrat niemand bedacht, zu welchen Lärmbelästigungen das Bähnle in diesen engen, hochbebauten Straßenzügen bis in die späte Nacht hinein bei den Anwohnern hätte führen müssen. Statt dessen nahm die LAG einen alten Wunsch der Gemeinde Baienfurt auf und betrieb die Verlängerung der meterspurigen Straßenbahntrasse vom Weingartener Charlottenplatz über den Münsterplatz und durch die damaligen Obstwiesen bis hin zur Achbrücke beim Gasthof Deutscher Kaiser. Indes wurde die Dampfstraßenbahnstrecke für den elektrischen Betrieb vorbereitet. Am 1. September 1910 konnte der elektrische Betrieb auf der nun im neuen Bahnhof Weingarten endenden Strecke eröffnet werden. Für den Betrieb wurde Gleichstrom mit einer Spannung von 750 V genutzt.

Die Güterbahn

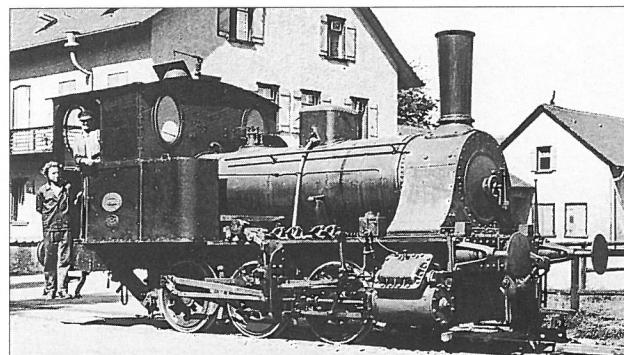
Dagegen dürfte bei der Bevölkerung ein Parallel-Projekt der LAG viel weniger in Erinnerung sein, das für die wirtschaftliche Entwicklung sowohl Baienfurts als auch Weingartens von viel größerer Bedeutung war:

Lokomotiven der Fabrikbahn (1891 – 1911)

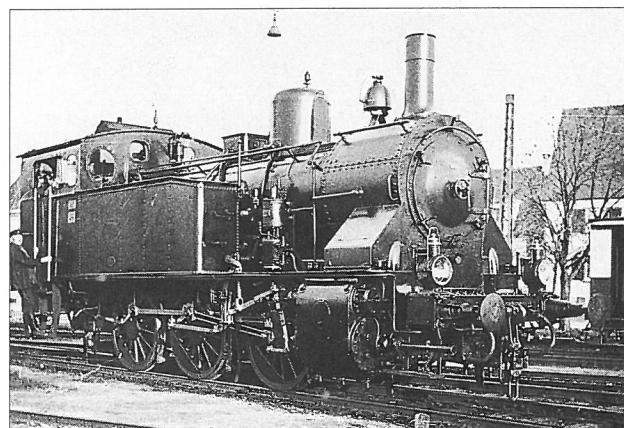
Bezeichnung	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bem.
Akkulok	Maschinenfabrik Oerlikon	1892	?	+ 1893
Dampflok (Bn2t)	Maschinenfabrik Zorge	1893	67	+ um 1902
Dampflok (Bn2t)	Hartmann	1902	2812	+ 1959



Die 1902 gebaute „Sachsenlok“ vor ihrer Verschrottung im Jahre 1959



Noch immer als Werklok in Baienfurt: Ex LAG-Lok 7 (Krauss 1889/2051)



Rund 10 Jahre waren zwei preußische T 8 auf der Güterbahn im Einsatz

Lokomotiven der Güterbahn bis 1938

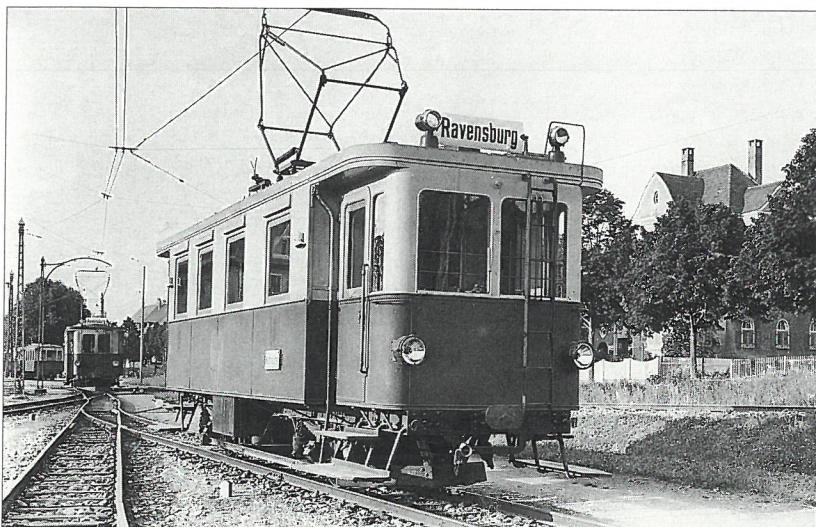
LAG-Nr.	DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bem.
5	-	Cn2t	Krauss	1889	2049	1
8	-	Cn2t	Krauss	1889	2052	1
82	89 1001	Ch2t	Breslau	1906	366	2
83	89 1002	Ch2t	Breslau	1908	512	3

1 geliefert an LAG, + um 1930

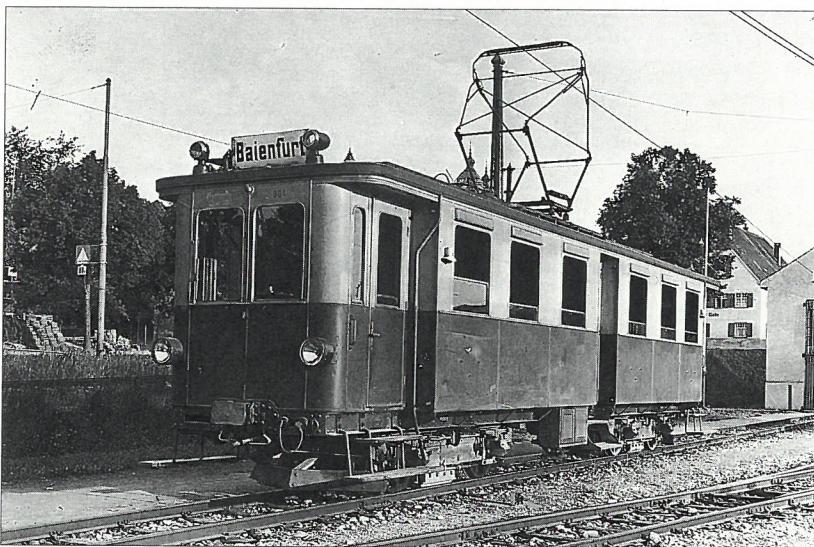
2 geliefert an KPEV, STETTIN 7002, DRG-Nr. 89 006, 1928 an Braunschweigische Landeseisenbahn, 1930 an LAG, nach 1938 verkauft

3 geliefert an KPEV, ELBERFELD 7018, DRG-Nr. 89 065, ab 1928 wie Lok 82, + nach 1938

Hinweis: Nicht aufgeführt sind die Werkloks der Papierfabrik Baienfurt



LAG-Triebwagen 875 Ende der dreißiger Jahre; man beachte die Regenfallrohre im Türbereich



Stets gepflegt präsentierten sich die LAG-Fahrzeuge, hier Tw 804 in Weingarten um 1935

Trieb- und Beiwagen der Meterspurbahn Ravensburg – Baienfurt

Fahrzeug	LAG-Nr.	DR-Nr.	Bauart/ Gattung	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Tw	800	ET 196 01	(A1)'(1A)'	Esslingen/SSW	1908	+ 1961
Tw	801	ET 196 02	(A1)'(1A)'	Esslingen/SSW	1908	+ 1961
Tw	802	ET 196 03	(A1)'(1A)'	Esslingen/SSW	1908	+ 1961
Tw	803	ET 196 04	(A1)'(1A)'	Esslingen/SSW	1908	+ 1961
Tw	804	ET 196 05	(A1)'(1A)'	Esslingen/SSW	1908	+ 1961
Tw	875	ET 197 01	Bo	Esslingen/Oerlikon	1914	+ 1961
Tw	-	ET 195 01	B'2'	DÜWAG	1954	1961 verkauft
Tw	-	ET 195 02	B'2'	DÜWAG	1954	1961 verkauft
Bw	1	EB 197 01	B2i	MAN	1887	+ 1961
Bw	2	EB 197 02	C2i	MAN	1887	+ 1961
Bw	3	EB 197 03	C2i	MAN	1887	+ 1961
Bw	?	EB 197 04	C	?	?	+ 1961
Bw	832	EB 197 05	C	Esslingen	1908	+ 1961
Bw	833	EB 197 06	C	Esslingen	1908	+ 1961
Bw	834	EB 197 07	C	Esslingen	1908	+ 1961
Bw	4	EB 197 11	BCPw2i	MAN	1887	1953 Umbau in Fahrleitungs-montagewagen, Nr. Stg 6205
Bw	5	EB 197 12	CPw2i	MAN	1887	+ 1961
Bw	921	EB 196 01	C4	BBC	1937	+ 1961
Bw	922	EB 196 02	C4	BBC	1937	+ 1961 verkauft

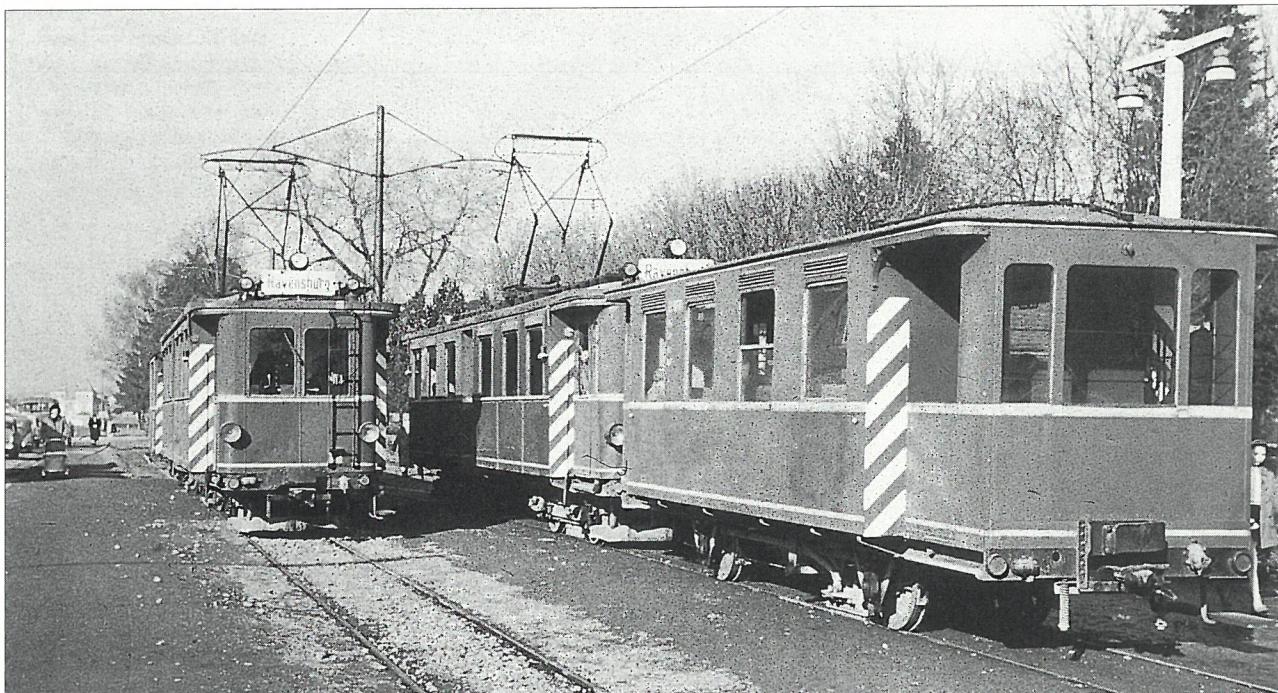
Die Güterbahn Niederbiegen – Baienfurt – Weingarten. Bereits 1891 wurde eine am 28. April 1891 konzessionierte Fabrikbahn zur Papierfabrik Baienfurt eröffnet. Die 3,205 km lange und ebenfalls von den Augsburger Ingenieuren Lechner und Krützner projektierte Trasse befand sich überwiegend auf der Niederbiegener Chaussee, und vermochte den ständig steigenden Güterverkehr bald nicht mehr zu bewältigen. Der kurzzeitig mit Pferden, dann versuchsweise mit einer Akkulokomotive bewältigte Betrieb wurde ab 1893 von Dampflokomotiven übernommen.

Schließlich erwarb die LAG am 14. Oktober 1910 die Konzession zum Bau und Betrieb einer neu anzulegenden Güterbahn von „Niederbiegen Abzweig bei km 2,10 bis Weingarten Gbf mit einem Abzweig nach Baienfurt Gbf“.

Der Bahnbau ging zügig vonstatten. Zugleich wurde die meterspurige Straßenbahn über Weingarten hinaus bis Baienfurt verlängert. Nördlich vom Bahnhof Weingarten vereinigten sich Straßen- und Güterbahn in einem Dreischienengleis. Für die Betriebssicherheit auf dem 700 m langen Streckenabschnitt sorgte ein „Täfele“, das sich im Besitz jenes Zugführers befand, dessen Zug den Streckenabschnitt gerade benutzte.

Die Güterbahn selbst verläuft nun bis heute in etwa 150 m Abstand parallel zur Niederbiegener Landstraße und gabelt sich am westlichen Ortsrand Baienfurts. Links geht es über die heutige Bundesstraße 30 zum Baienfurter Bahnhof und weiter auf dem alten Fabrikgleis ins Gelände der Papierfabrik. Rechts führt die Trasse über die Ach und heutige B 30 entlang der Baienfurter Straße zum damals neuerbauten, stattlichen Bahnhof Weingarten und weiter zur Maschinenfabrik.

Es kann sicherlich als großes Glück bezeichnet werden, daß dieses große Vorhaben eines umfassenden schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs-Systems im nördlichen Schussental noch kurz vor dem ersten Weltkrieg fertiggestellt werden konnte. Am 12. Oktober 1911 wurde die feierliche Gesamteröffnung beider Bahnen begangen, diesmal endlich wie geplant mit Festzügen und Essen, mit Ansprachen der örtlichen Prominenz und Musikdarbietungen. Der reguläre Personen- und Güterverkehr war bereits am 1. Oktober 1911 angelaufen. Nach dem ersten Weltkrieg mußte dann allerdings der Personenverkehr für längere Zeit eingestellt werden, er lebte dann noch einmal im bescheidenen Umfang auf und wurde schließlich 1938 endgültig aufgegeben. Doch zurück zur „Elektrischen“. Bereits vom 13. September 1911 an rollten die Triebwagen bis nach Baienfurt. Auf der neuen Bähnle-Linie von 6,61 km Länge zwischen Ravensburg-Bahnhof und Baienfurt Achbrücke verkehrten jetzt fünf vierachsige Triebwagen mit je 100 PS und 44 Sitzplätzen sowie zehn Anhänger, so daß 752 Personen gegenüber vorher



Zugkreuzung am Charlottenplatz in Weingarten 1958. Aus Sicherheitsgründen erhielten die Altbauwagen im Herbst 1958 Warnmarkierungen

300 Personen befördert werden konnten. Nun war man auch für einen Stoßverkehr wie zum Blutfreitag oder dem Ravensburger Rutenfest gerüstet. Der fahrplanmäßige Betrieb begann morgens um 5.45 Uhr und endete um 23.45 Uhr abends nach insgesamt 66 Fahrten. Kein Wunder, daß die Beförderungszahl im letzten Friedensjahr 1913 die Millionengrenze überschritt!

Bleibt noch die Frage zu beantworten, worin der Sinn des neuen LAG-Betriebszentrums für Güterbahn und Bähnle lag. Die eine Seite waren die gemeinsamen technischen Anlagen wie das Dreischienengleis und der Bahnhof Weingarten. Die andere Seite war ökonomischer Natur. Der durchweg gute Ertrag der Güterbahn konnte über magere Zeiten bei der Straßenbahn in den Krisenjahren hinweghelfen!

Notzeiten auch nach dem Krieg

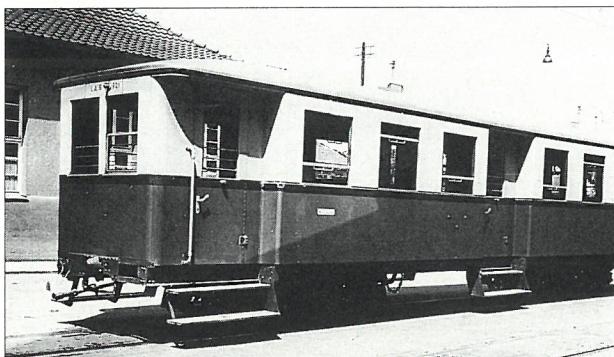
Wie in allen Lebensbereichen bedeutete der erste Weltkrieg auch für die Straßenbahn einen tiefen Einschnitt. Zunächst wurde der Fahrplan zwecks Öl-Einsparung für das LAG-Kraftwerk reduziert, 1917 schließlich dieses Kraftwerk mit einer Umspannstation an das allgemeine Netz der Oberschwäbischen Elektrizitäts Werke OEW angeschlossen. Immerhin beförderte das Bähnle eine Menge Arbeiter für die Rüstungsindustrie in Friedrichshafen mit ihren Außenstellen in Ravensburg und Weingarten. Diese Vorrangstellung galt nicht mehr, als nach dem verlorenen Krieg und der

Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen ein katastrophaler Kohlenmangel und eine galoppierende Inflation die deutsche Wirtschaft lähmten. Am 1. November 1923 wurde das Bähnle zum ersten Mal in seiner Geschichte stillgelegt! Bei schlechtester Witterung mußten nun die ärmlich ernährten und gekleideten Menschen ihre Arbeitsstätte zu Fuß erreichen. Erst nach zähen Verhandlungen nahm das Bähnle am 15. Januar 1924 den Notbetrieb wieder auf, der jetzt aber in der äußerst knappen Rentenmark bezahlt werden mußte.

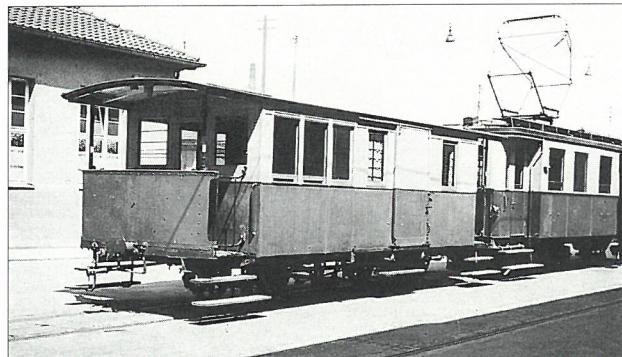
Im Schatten des Wirtschaftsverlaufs

Schneller als gedacht kam es mit der Rentenmark zu einer Stabilisierung. Wenn die Fahrgästzahlen trotzdem nur auf Vorkriegswerte stiegen, hatte das einen technischen Grund. Im ersten Weltkrieg wurde die Kraftfahrzeugtechnik stark weiter entwickelt. Zwar war der Personenkarfreitwagen zunächst noch ein Privileg weniger Reicher, doch so mancher Berufstätige konnte sich ein Motorrad anschaffen. Außerdem waren, besonders zu den Feiertagen, parallel zur Fahrstrecke Post- und Privatbusse solange eingesetzt, bis die Lokalbahn-AG ihr Beförderungsmonopol rechtlich zur Gelung gebracht hatte.

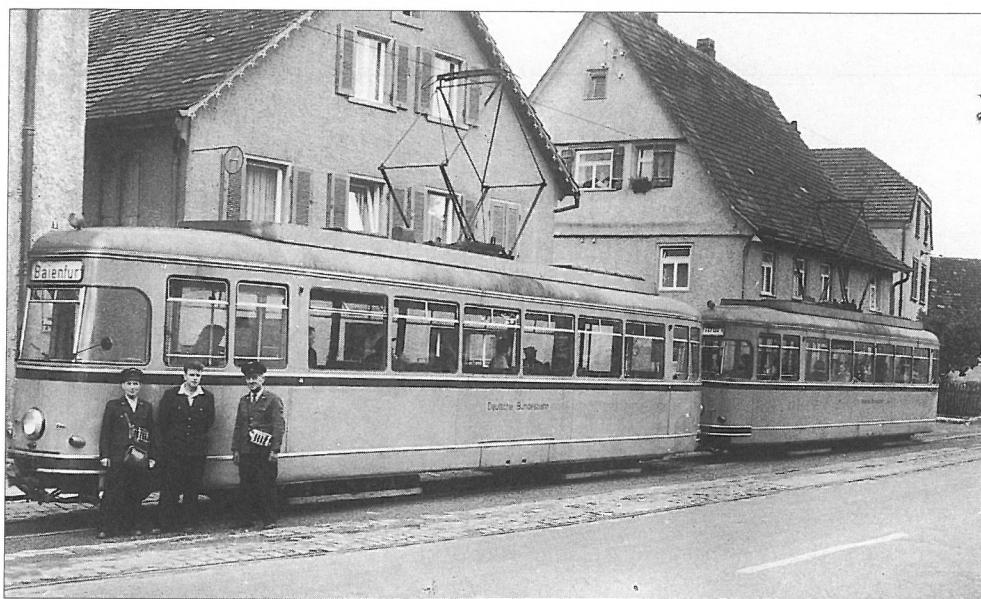
Prägnant wirkte sich die Weltwirtschaftskrise im Anschluß an den berühmten „black friday“, den 25. Oktober 1929, auf die Umsätze der Straßenbahn aus. Dann folgte die langsame Stabilisierung im Dritten Reich. Daß in



Zwei derartige Vierachser lieferte BBC im Jahre 1937



Dieses Fahrzeug von 1887 (hier 1937) wurde 1953 ein Bahndienstwagen



Die 1954 im Auftrag der Deutschen Bundesbahn von der Düwag für die Strecke Ravensburg – Baienfurt hergestellten Vierachser waren Einrichtungswagen und sorgten zudem mit ihrer lindgrünen Farbgebung für Aufsehen

anderen Sparten die Zuwächse weitaus größer waren, erklärt sich leicht, wenn man weiß, wie sehr die Nationalsozialisten und Hitler ganz persönlich das Kraftfahrzeug gegenüber der Schiene bevorzugten. Immerhin wurde beim Bähnle noch investiert. Bereits 1931 war die neue Ausweiche am Frauentorplatz in Betrieb gegangen, die einen dichteren Zugverkehr bei Stoßbetrieb ermöglichte. 1937 trafen die beiden neuen, zum erstenmal als Vierachser ausgebildeten Anhänger ein, die optisch hervorragend zu den fünf vierachsigen Triebwagen paßten. Und als in dieser Zeit die bis dahin dunkelgrünen Fahrzeuge einen zweifarbig hellbeige-hellgrünen Anstrich mit einer schwarzen Trennlinie unter dem Fensterband bekamen, gewann so ein Bähnle-Zug auch dem Aussehen nach „einen Schlanz“. Zur Vermeidung von nächtlichen Unfällen mit Kraftfahrzeugen, deren auswärtige Lenker laut Gerichtsprotokollen hier im Raum am wenigsten mit einer entgegenkommenden Straßenbahn rechneten, bekamen die Stirnseiten der Triebwagen einen zweiten Scheinwerfer und zwei Dachlichter. Moderne Doppelscheren-Stromabnehmer ersparten im Unterschied zu den bisherigen Lyrabügeln dem Personal das jeweilige Umlegen an den Endstationen. Übrigens wurden auch die westwärtigen Fahrgästturen mit der Zeit dauerhaft fest verschlossen, da der Ein- und Ausstieg immer stadtseitig auf der Ostseite erfolgte.

Nach Inbetriebnahme der Düwag-Triebwagen blieben die alten Fahrzeuge vor allem während des Berufsverkehrs unentbehrlich. Mit der damals bei der DB typischen weinroten Farbgebung für Triebwagen war ET 196 03 im Juni 1957 unterwegs. Man beachte die straßenbahntypischen Schienenbremsen zwischen den Achsen der Drehgestelle

Ungeachtet dieser Investitionen der LAG, die sich nach den schlechten Jahren in ziemlichen finanziellen Schwierigkeiten befand, versuchte der Ravensburger Bürgermeister Rudolf Walzer die seiner Meinung nach veraltete Straßenbahn durch einen Kraftomnibusverkehr zu ersetzen, der dann gleich noch in die Südstadt hätte weiterfahren können. Doch die Reichspost war nach einer Untersuchung der Verhältnisse daran nicht interessiert, und das Innenministerium hielt an der bewährten Bahn fest – ebenso wie die Anliegergemeinden Weingarten und Baienfurt.

Von der DR zur DB-Straßenbahn

Nachdem am 1. August 1938 die LAG von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden war, welche von Verkehrsminister Julius Dorpmüller in Personalunion mit dem Reichsverkehrsministerium geleitet wurde, hatten weitere administrative Anschläge von lokaler Ebene freilich keine Erfolgsaussichten mehr. Vielmehr wechselte das Bähnle gleich noch einmal seine Farbe und wurde creme-rot.

Wichtig erscheint an dieser Stelle der Hinweis, daß die Straßenbahn zumindest nach der Übernahme durch die DR den Status einer elektrisch betrie-



AUFAHMEN: TODT, SAMMLUNG KOLB



Im Juni 1957 stand auf dem Betriebshofgelände ein Altbautriebwagen mit dem Schild „Vorzug“. Rechts ein Kesselwagen auf der Güterbahn

benen Nebenbahn besaß. Grundlage dafür bildete die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung (BO). Die nächste Einverleibung in der an „Anschlüssen“ und „Heim-ins-Reich“-Holungen reichen Zeit folgte sehr bald: Zum 1. April 1939 ging die Stadt Weingarten in Ravensburg auf. Zumindest die Weingartener empfanden das keineswegs als Aprilscherz! Statt am dortigen „Charlottenplatz“ hielt das Bähnle jetzt übrigens an der Haltestelle „Horst-Wessel-Straße“.

Wenige Monate danach begann der Krieg; es waren gerade 20 Jahre seit dem letzten vergangen. Und bald war man in der zwangsvereinigten Stadt Ravensburg infolge des rationierten Treibstoffs wieder froh über das Bähnle, das bis in die letzten traurigen Kriegstage hinein rollte. Erst am 23. April 1945 mußte der Betrieb wegen der Errichtung von Panzersperren auf der Staatsstraße 30 eingestellt werden, die schon fünf Tage später auf Geheiß der soeben einmarschierten französischen Truppen eingeebnet wurden.

Die neue Militärverwaltung hatte wegen der Garnison in Weingarten ein vitales Interesse am Bähnle. Gouverneur Stein ließ es ab 11. Juli 1945 bereits wieder regelmäßig verkehren. Allerdings wurde das zu einer schwierigen Zeit für die aus verschiedenen Verwaltungen zusammengewürfelten Bähnle-Aktiven, die nur auf ebenso abenteuerlichen Wegen zu dringend benötigten Ersatzteilen kamen. Ausgerechnet unter solchen Umständen aber war die Straßenbahn ausgelastet wie noch nie in ihrer Laufbahn. Exakte Zahlen fehlen bis 1951, doch es müssen über zwei Millionen Fahrgäste im Jahr gewesen sein, die die Betreiberin, seit 7. September 1949 als Deutsche Bundesbahn firmierend, durch die Mittelachse Oberschwabens kutscherte. Und das mit zwischen 40 und 60 Jahre alten Fahrzeugen, die sich nun entsprechend dem DB-Farbschema dunkelrot mit einem weißen Mittelstreifen präsentierten. Außerdem war jetzt die platzraubende Polsterklasse zugunsten der engeren 3. Klasse-Bestuhlung aufgegeben worden und die neue Unterscheidung der getrennten Abteile war, wie bei den Überland-Zügen üblich, die für Raucher und Nichtraucher.

Bedingt durch die Zuwanderung nach dem zweiten Weltkrieg und die seit der Währungsreform wieder rasch ansteigende Beschäftigung nahm die Inanspruchnahme des Bähnles weiter zu. 1951 wurde die Zahl von drei Millionen Fahrgästen pro Jahr überschritten. Die Fahrzeuge waren regel-

mäßig überfüllt, und wenn einer der betagten Triebwagen ausfiel, mußte schnell mit Ersatzbussen ausgeholfen werden.

Höchstleistungen und die „Grüne“

Bereits zum 1. April 1946 wurden Ravensburg und Weingarten wieder zu selbständigen Orten erklärt. Damals war für den Bahnbetrieb in der gesamten französischen Besatzungszone die Eisenbahndirektion Karlsruhe zuständig; Stuttgart lag ja in der amerikanischen Zone. In Karlsruhe entschied man für die Modernisierung des Bähnle, und zwar auf eine sehr anerkennenswerte Weise: Es wurden bei der Düsseldorfer Waggonfabrik AG (Düwag) zwei hochmoderne Triebwagen bestellt. Ihre lindgrüne Farbe mit dunkelgrünen Streifen war ein Novum beim Bähnle und erklärt sich aus der Zugehörigkeit zu einer Serie. Der im stadt- oder ostseitigen Mittelfeld angebrachte Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ fand sich auf solchem Hintergrund auch nirgends sonst als bei den beiden bahnoffiziell als ET 195.1 und 195.2 geführten Fahrzeugen.

Als die topmodernen Straßenbahnen am 9. April 1954 mit einer Pressefahrt und anschließender Konferenz im legendären Hotel Hildenbrand ihren Einstand gaben, waren die Fahrgäste von der bequemen Fahrt in den hellen, schnellen, gut belüfteten und beheizten Wagen auf Anhieb begeistert. Die DB hatte sie sich zusammen 340 000 DM kosten lassen – das war seinerzeit der Gegenwert von fünf schönen Häusern!

Während mit den neuen, im Volksmund nur als die „Grünen“ bezeichneten Triebwagen die Beförderungszahl für 1954 auf annähernd 5 Millionen schnellte, wurde in der nun wieder zuständigen Bundesbahndirektion Stuttgart bereits an einer Kostenvergleichs-Rechnung gearbeitet.

Busbetrieb contra Bähnle

Anlaß dazu hatten nicht nur die Kalkulationen der nach allen Kriegs- und Notzeiten überfälligen Gleis- und Oberleitungs-Erneuerungen ergeben, sondern vor allem die wieder ansteigende Zahl der Unfälle mit Straßenfahrzeugen sowie besonders die dabei teilweise höchst bemerkenswerte Rechtsprechung. Bei Kollisionen hatten Juristen mehrfach die Straßenverhältnisse und das Bähnle mitverantwortlich gesprochen. Dabei

wurde aber kaum beachtet, daß es auf dem Abschnitt Ravensburg – Weingarten trotz seiner extremen Verkehrsbelastung zu mehr und weniger schweren Unfällen kam wie auf dem kürzeren, ausgebauten Abschnitt Weingarten – Baienfurt, an dem das Bähnle keinen Anteil hatte. Während nun die Bahn leicht feststellen konnte, daß von der Justiz, von der Stuttgarter Regierung und von der Stadt Ravensburg der Wind gegen die Straßenbahn blies, so unterließen den Behörden doch selbst noch erhebliche Rechenfehler. Beim Zahlenvergleich mit dem Bus wurden viel zu niedrige Dieselpreise berechnet und die wesentlich niedrigere Lebensdauer der Kraftfahrzeuge schllichtweg vergessen, ebenso eine Reihe von Anhängern fast 30 Jahre älter angesetzt, als es den Tatsachen entsprach. Zudem wurden Zuschüsse nur für den alternativen Busbetrieb und den Ausbau der B 30 innerorts, nicht aber für Erneuerung des Bähnle und den Bau einer Umgehungsstraße in Aussicht gestellt! All dies kurz zusammengefaßt und ein wenig anders ausgedrückt lautet: In Adenauers Wirtschaftswunderdeutschland jener Jahre dominierte das Auto und seine Lobby.

Daran änderte auch die Suezkrise des Jahres 1956 nichts, die doch die Anfälligkeit einer importierten Ölversorgung dramatisch vor Augen führte. Diese Zusammenhänge schienen nur jenen einzuleuchten, die dem Bähnle die Treue hielten. Das waren die Gemeinden Weingarten und Baienfurt, der bekannte Ravensburger Zeitungs- und Verkehrsberichterstatter Max Kah sowie die vielen (größtenteils Zeitkarten-) Fahrgäste. Obwohl die Volksmotorisierung angestiegen war, und mit ihr der Stau auf der immer noch nur 5,4 m breiten, buckeligen Pflasterstraße B 30, erlebte das Bähnle 1956 seinen absoluten Höhepunkt mit 5 035 263 Passagieren, die es stau- und abgasfrei befördert hat!

Das Bähnle und die Politik

Der Streit ums Bähnle eskalierte nun zu einem politischen Dauerbrenner zwischen den Institutionen im Schüssental, dem Regierungspräsidium in Tübingen, der Regierung und der Bundesbahndirektion in Stuttgart sowie verschiedenen Landtagsabgeordneten. Beide Parteien besichtigten Vergleichsobjekte und zogen renommierte Gutachter heran, um ihre Standpunkt zu untermauern. Aber es fand sich ein wesentlicher Unterschied zwischen der Bähnle- und der Bus-Partei: Der Schienenverkehr konnte sich auf eindeutige Erklärungen der Arbeitnehmerschaft berufen, die in der bewährten Straßenbahn die beste Form sah, bequem und weiterhin preiswert an ihren Arbeitsplatz zu kommen. Ihr schlossen sich bei einer großen Versammlung am 7. Februar 1957 in der Weingartener Stadthalle an die 600 Bürger an, neben mehreren Fachleuten auch Vertreter der Eltern und Schüler, die täglich zwischen den Schüssentalgemeinden pendelten.

In Ravensburg dagegen sprach Oberbürgermeister Dr. Albert Sauer fortwährend von „den Vorteilen des Obusses“, obwohl in den Berechnungen seit Jahren von Diesel und Kfz-Steuer und von den einzusparnden Kosten der Oberleitung die Rede war. Unter „Obus“ beliebte Sauer eine Privatabkürzung für Omnibus zu verstehen, mittels der die betroffene Bevölkerung auch der eigenen Stadt über eine künftige Geräusch- und Geruchsbelästigung schön hinters Licht geführt wurde!

Der Verkehrsreferent Günter Stetza aus Essen machte zu den lokalpolitischen Vorgängen eine aufschlußreiche Bemerkung: „Beispielsweise würde in der Schweiz in ähnlich gelagerten Fällen eine nach echt demokratischen Grundsätzen erfolgende ‚Volksabstimmung‘ durchgeführt werden, und es mag an die Abstimmung über den Fortbestand der Forchbahn bei Zürich erinnert sein, die bei der Bevölkerung ein überwältigendes Bekenntnis zur Erhaltung und Modernisierung ‚ihrer‘ Bahn erbrachte.“

Einen ähnlichen Ton schlugen in ihrer Resolution die Christlichen Arbeiter an: „Entscheiden sollen die, die mitfahren, und nicht die, die nebenher fahren!“ Auf ihre Weise antwortete die bekannte Schriftstellerin Dr. Maria

Müller-Gögler dem Oberbürgermeister Dr. Sauer, als er die Bähnle-Frage nicht als eine Frage des Herzens und des Gemüts, sondern der sachgemäßen Argumentation bezeichnete: „Hier geht es nicht nur um eine Frage, sondern um ein Stück Tradition, ja vielleicht sogar um eine Herzensangelegenheit vieler Menschen. Es gilt soziales Empfinden und Recht nicht zu verletzen. Solche Werte, deren Pflege uns gerade die wiedergewonnene demokratische Freiheit ermöglicht, sollten nicht unnötig gefährdet werden.“

Es spricht für Weitsicht und Format jenes gewählten Gremiums, wenn sich im März 1957 der baden-württembergische Landtag für die Erhaltung des Schienenverkehrs entschied, nicht ohne lebhafte Mitwirkung des Altmittelpräsidenten Dr. Reinhold Maier, der das Bähnle aus der Zeit aus seiner Tätigkeit als Rechtsreferendar in Ravensburg von 1918 bis 1920 her kannte und sich auf Einladung der Stadt Weingarten ein aktuelles Bild vor Ort gemacht hatte.

Der folgenschwere Unfall

Doch die Wende in den bis dahin günstigen Stand der politischen Auseinandersetzung um das Bähnle brachte der tragische Langholzunfall vom 3. Juli 1957. Ein hochbeladener Schwerlastwagen war auf der Fahrt von Ravensburg in Richtung Weingarten beim Kraftwerk mit einem Teil seiner Ladung gegen einen entgegenkommenden Triebwagen gestoßen. Dabei wurden drei Bähnle-Fahrgäste verletzt, eine Frau so schwer, daß sie im Krankenhaus verstarb. Als besondere Tragik ergab sich, daß sie die Ehefrau eines gelähmten, pflegebedürftigen Mannes war.

Die polizeilichen Ermittlungen ergaben, daß die Langholzladung bis zu 40 cm weit über die Seitenbegrenzung des Lkw hinausgeragt hatte. Obwohl der 20jährige Fahrer (der damals noch minderjährig war) zum ersten Mal mit diesem langen und schweren Kraftfahrzeug fuhr, ergab der Fahrtenschreiber auf der nur 5,5 m breiten, verkehrsreichen und unebenen Straße eine Geschwindigkeit zwischen 45 und 50 km/h.

Und wie bewertete nun das zuständige Ravensburger Gericht den Tatbestand? Am 11. Juni 1958 sprach es den Lastwagenfahrer frei und befand, Schuld trügen die unmöglichen Straßenverhältnisse!

Zwar wurde dieses haarsträubende Urteil am 28. September 1958 in II. Instanz kassiert, aber die Bundesbahn sah sich nun im Recht, wenn sie auf eine Stilllegung des Bähnles hinwirkte, um ihre Mitarbeiter nicht rechtlichen Gefährdungen auszusetzen. Das geschah vor allem, nachdem ihr Vorschlag durch Regierungsstellen abgelehnt worden war, entlang der Schienen einen durchgehenden weißen Strich in einem Sicherheitsabstand von 40 cm auf der B 30-Fahrbahn anzubringen. Daraufhin überraschte die Bahn mit eigenen Maßnahmen. Zunächst erhielten alle überstehenden Kanten der alten (weinroten) Bähnle-Fahrzeuge lange, rot-weiß gestrichene Warnmarkierungen. Aber dann kam das dicke Ende:

Die 10 km/h-Verordnung

Ab 13. Oktober 1958 fuhren alle Straßenbahnen zwischen Ravensburg Bahnhof und Frauentor sowie Heilig-Kreuz und Weingarten-Lamm nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h! Natürlich verschlechterte sich damit der Fahrplan erheblich; es wurden parallelfahrende Busse benötigt, und die Absicht der DB trat klar zu Tage: Sie wollte sich von der einzigen von ihr betriebenen Straßenbahn – exakt der straßenbahnähnlichen Nebenbahn – trennen, und zwar so schnell als möglich!

Zwar einigten sich Delegationen der Städte Ravensburg und Weingarten angesichts des großen Unmutes der betroffenen Bähnlefahrer darauf, die DB um die Aufhebung des Schneckenheitspos zu bitten, aber nicht einigen konnte man sich über deren reale Voraussetzung: die Verbesserung der

Straßenverhältnisse. Während Weingarten weiterhin für den frühestmöglichen Bau einer Umgehungsstraße eintrat, führten prominente Ravensburger Stadträte dagegen sinngemäß aus: Wenn in ein paar Jahren die große Umgehungsstraße gebaut werde, werde der gesamte Verkehr von außerhalb an den beiden Städten vorbeigehen, so daß beide in einen Dornröschenschlaf versinken würden. Die Geschäftswelt werde das sehr deutlich spüren. Und ein anderer Vertreter präzisierte, daß es den nicht wünschenswerten Bau der Umgehungsstraße zu verhindern gelte, indem man möglichst schnell die alte Verbindungsstraße vierstreifig ausbauen sollte (Schwäbische Zeitung 29. Oktober 1958).

Doch die Bundesbahn hatte jetzt genug des Streits. Sie erklärte, sobald sie könne, werde sie das Teilstück Ravensburg – Weingarten-Charlottenplatz mit neu beschafften Omnibussen betreiben. Nach den nötigen Vorbereitungen, besonders der Einrichtung von Haltestellen, begann am 23. Februar 1959, mitten in der Faschingszeit, der kombinierte Bähnle-Bus-Verkehr. Zwischen Ravensburg und Baienfurt mußte man also am Charlottenplatz zwangsumsteigen. Nicht allen war jetzt zum Lachen zu Mute. Am 30. Juni 1959 verkehrte die „Mühle“ letztmalig im Schussental. Tags darauf versah die DB den Betrieb der ganzen Strecke mit zum Teil gemieteten Bussen.

Folgen einer Fehlentscheidung

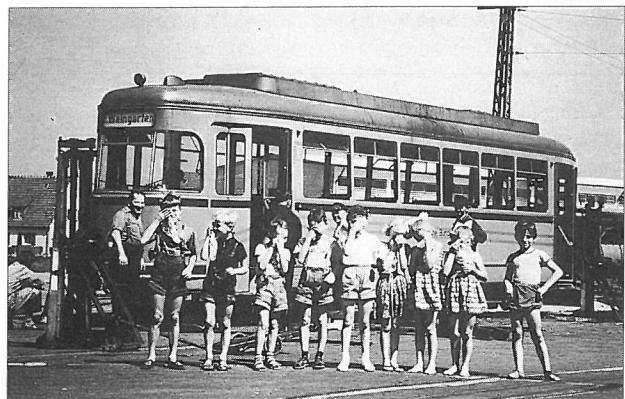
Natürlich hatte sich mit der Umstellung nichts verbessert. Jetzt fuhren eben auch noch die Busse auf den überfüllten Straßen. Anfahrten, Kurvenfahrten und Abbremsen machen sich im Bus unangenehmer bemerkbar als beim ruhigen Lauf des Schienenfahrzeugs. Das Platzangebot in den Bussen pro Fahrgäst war geringer als in der Straßenbahn, die Tarife aber stiegen. Viele treue ehemalige Bähnlefahrer sahen sich nun nach einem eigenen fahrbaren Untersatz um.

Der Anteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im mittleren Schussental sank schlagartig, und so wurden die Straßenverhältnisse noch chaotischer. Der Stau zwischen Ravensburg und Weingarten geriet nicht mehr aus den Schlagzeilen und war republikbekannt bis hinauf nach Flensburg. Und das noch viele Jahre, nachdem statt der überfälligen Umgehungsstraße nicht nur das Bähnle, sondern wegen des Ausbaus der alten Straße die Idylle der herrlichen, doppelreihigen Kastanienallee mit ihren alljährlich zum Blutfreitag erstrahlenden weißen und roten Blüten und dem hübschen Fuß- und Radweg darunter hatten weichen müssen. Während hier nun im Sinne eines fragwürdigen Fortschrittes Millionen in den innerörtlichen Straßenbau investiert wurden, bedeutete die Entscheidung gegen das Bähnle gleichzeitig den Untergang von altgetätigten Investitionen im Werte von mindestens ebenfalls zweistelliger Millionenhöhe. Hinzu kamen aber letztlich noch unkalkulierbare Werte wie die Verkehrsbelästigung der Bevölkerung innerorts auf Jahrzehnte hinaus und damit einhergehend teils die Zerstörung, teils die empfindliche Wertminderung schönster und bester alter Stadtlagen in Ravensburg zwischen Zwerger- und Schussenstraße, in Weingarten der ganzen Länge nach zwischen dem Krankenhaus und Bad Schöneck – von der unsäglichen Durchführung des Fernverkehrs durch das Baienfurter Ortszentrum ganz zu schweigen.

Reminiszenzen

Während nun von der vorgenannten Romantik rein gar nichts mehr erhalten blieb, hat sich doch vom unvergessenen Bähnle mehr erhalten, als viele wissen. Zwar wurden die Gleise bei den verschiedenen Bauarbeiten sukzessive entfernt, die vorläufig letzten wohl anlässlich der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Herbst 1991.

Doch von den Fahrzeugen gibt es noch Überlebende. Die meisten standen ja noch Anfang der sechziger Jahre am Bahnhof Weingarten und boten, größtenteils bis zu ihrer dortigen Zerlegung, ein makabres Bild. Anders



Endgültiger Abschied in Ravensburg: Verladung eines Düwag-Fahrzeugs

war das mit den beiden erst fünf Jahre alten „Grünen“. Sie hatten noch eine regelrechte Odyssee vor sich:

Ein holländisches Unternehmen kaufte die Fahrzeuge für eine Linie in der Hafenstadt Rotterdam. Dafür mußten die Wagen aber nicht nur auf die sogenannte Kap-Spur von 1067 mm umgebaut, sondern sogar um einen dritten Wagen ergänzt werden. Die dortige Strecke verfügte nämlich über keine Oberleitung, so daß der Fahrstrom aus Dieselmotoren in dem neu gebauten dritten Wagen erzeugt wurde. Um nun bei geringerer Auslastung auch mit nur zwei Wagen fahren zu können, wurde aus den alten Wagen je ein Führerstand ausgebaut und an je eine Stirnseite des neuen Motorwagens eingepaßt. Nachdem dann 1967 auch diese Rotterdamer Linie auf Bus umgestellt wurde, machte der nunmehr dreiteilige Dieseltriebzug eine neue und noch weiter fahrende Reise: Vom Nordseestrand nicht nur zurück bis an den Alpenrand, sondern gar mitten hinein – nämlich ins Tiroler Land. Von Jenbach im Inntal nach Mayrhofen verläuft jene Zillertalbahn auf 760 mm Spurweite, die zur Freude der Touristen und Eisenbahnfans im Sommer mit historischen Dampfloks und Wagen betrieben wird. Als Reserve und im Winter wird nun der einstmais fürs Schussental entstandene Zug benutzt, farblich in Rot mit elfenbeinerinem Absetzstreifen an die alten Triebwagen des Bähnle in der Bundesbahnzeit erinnernd.

Doch auch von den älteren Fahrzeugen, die mehr noch als die modernen „Grünen“ die Erinnerung an das legendäre Bähnle wachrufen, gibt es handgreifliche Erinnerungen. Ja, man kann heute wieder in einem Original-Bähnle-Wagen richtig fahren. Dies auf einer Strecke, die mit 7,8 km sogar einen vollen Kilometer länger ist als Ravensburg – Baienfurt es war. Es ist die in Vereinsregie geführte Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf, die durch eine hübsche, waldreiche Erholungslandschaft verläuft. Den Idealisten des Deutschen Eisenbahn-Vereins DEV ist dieses Idyll zu verdanken und ebenso die stilechte Restaurierung des vierachsigen Beiwagens von 1937 (ehemals LAG 922 bzw. EB 196 02).

Eine originalgetreu erhaltene Verwandte unserer Straßenbahn gibt es noch am Chiemsee. Zwischen dem Bahnhof Prien und der Dampferanlegestelle in Stock wurde fast zeitgleich mit der Strecke Ravensburg – Weingarten eine Dampfstraßenbahn errichtet und am 9. Juli 1887 eröffnet, die nun schon auf ein über 100jähriges Bestehen im Betrieb der Firma Feßler zurückblicken kann! So kann man heute als Tourist in eben derselben Weise reisen, wie es unsere Urgroßeltern von 1887 bis 1910 zwischen Ravensburg und Weingarten getan haben.

Zukunftsaußichten fürs Bähnle?

Wie aber sieht es aus mit den Möglichkeiten, wie einst im Schussental wieder mit einer neuen Straßenbahn zu fahren? Stimmen, die eine Wiederherstellung des Bähnles fordern, gibt es immer wieder. Eine grobe Kalkulation zeigt, was in kurzsichtiger Unvernunft Ende der fünfziger Jahre zerstört

wurde. Da die Neuanlage vor allem des Gleiskörpers zusammen mit dem entsprechenden Grunderwerb heute eine äußerst kostenintensive Angelegenheit darstellen würde, ist mit einer Gesamtsumme von mindestens 120 Millionen DM allein für die Wiederherstellung des alten Zustandes zu rechnen. Gegen 200 Millionen DM käme die heute einzige zu rechtfertigende Ausführung mit verbesserter, der inzwischen eingetretenen Entwicklung entsprechender Linienführung, einschließlich des seinerzeit schon vermißten Doppelgleises. Unter solchen Perspektiven erscheint es unseriös, wenn Politiker die Wiedereinführung des Bähnles fordern, ohne die nötigen Verbesserungen gegenüber dem Gewesenen und vor allem die heute zu erwartenden Kosten.

Wesentlich seriöser erscheint hier doch der Vorschlag auf Einführung eines Oberleitungsmobusses, der sukzessive mit etwa 20 Millionen zu finanzieren und sehr zukunftsoffen, d. h. leicht an weiterentwickelte Siedlungsstrukturen anzupassen wäre. Der Fahrkomfort ist hier dem in der Straßenbahn kaum unterlegen, dagegen ist die Geräuschentwicklung ganz besonders für die Anwohner an der Strecke wesentlich geringer. Die genannten Gesichtspunkte lassen sich vielerorts in der Schweiz in durchaus vergleichbaren Gemeinwesen überprüfen und „er“-fahren. Aber auch in Courly, der Com-

munauté Urbaine de Lyon, der die Gemeinde Weingarten durch ihre Partnerstadt Bron in besonderer Weise verbunden ist, steht der sogenannte Trolleybus im rauhen Alltagseinsatz und in bestem Ansehen bei der Bevölkerung.

Die Güterbahn

Auch nach dem Ende des zweiten Weltkrieges erwies sich die Güterbahn als ein wichtiges Verkehrsmittel, insbesondere zur Bedienung der Maschinenfabrik Weingarten und der Papierfabrik Baienfurt. In den sechziger Jahren gelangten häufig Schwertransporte auf Spezialwagen auf das Gelände der Maschinenfabrik. Seit den achtziger Jahren ist allerdings das Aufkommen verschiedener Nebenanschläge merklich geringer geworden. Dazu zählten ein Beton- und Kieswerk sowie eine Hefefabrik. Gesunken ist auch das Transportaufkommen für die Baienfurter Papierfabrik, da die benötigte Energie über ein Rohrsystem zugeleitet wird. Trotzdem ist das Transportaufkommen noch heute so beachtlich, daß an eine Stilllegung dieser Gleisanlage nicht gedacht wird.

RAIMUND KOLB

Lokomotiveinsatz auf der Güterbahn ab 1938

Zeitraum	Lokomotiven
1938 – 1940	98 671
1940 – 1950	75,0, 94,1
1950 – 1960	50, 64, V 60
1960 –	V 60 (260), V 100 (211, 212, 213), Köf 11 (333)

Betriebsstellen

km	Bezeichnung	Bemerkung
<i>Straßenbahn</i>		
0,0	Bf Ravensburg	Ausweichgleis
0,7	Hst Frauendorf	Ausweichstelle ab 1931
1,0	Hst Falken	
1,5	Hst Heilig Kreuz	Ausweichgleis, eröffnet 1910
2,0	Hst Kraftwerk	eröffnet 1910
2,5	Hst Unterburach	
3,0	Hst 14 Nothelfer	
3,6	Hst Weingarten Scherzachbrücke	
4,0	Bf Weingarten Charlottenstraße	öffentlicher Güterverkehr bis 1911, ab 1939 Hst Weingarten Horst-Wessel-Straße
4,6	Hst Weingarten Post	
4,5	Hst Weingarten Traube	
5,1	Bf Weingarten Güterbahnhof	
5,2	-	Beginn des Dreischienengleises
5,9	Bf Baienfurt Ort	Ende des Dreischienengleises
<i>Güterbahn</i>		
0,0	Bf Niederbiegen	
2,1	Abzw Baienfurt	
2,8	Bf Baienfurt	0,7 km ab Abzw Baienfurt
	- Anschl. Papierfabrik	
2,3	Hp Baienfurt West	stillgelegt
	- Anschl. Holzlager	
2,7	Hp Baienfurt Süd	stillgelegt
3,2	Hp Traubenhof	Beginn des Dreischienengleises
3,3	Bf Weingarten Gbf	Ende des Dreischienengleises
3,9	- Anschl. Maschinenfabrik	
	- Anschl. Gießerei Stoz	

