

# Hans-Joachim Knupfer 150 Jahre Württembergische Staatsbahn – die Regionalbahnen als ihr Erbe?

Was gibt es denn zu feiern? Die Jubilarin, die Württembergische Staatsbahn, hörte exakt am 1. April 1920 mit dem Übergang an das Deutsche Reich offiziell auf zu existieren; acht Jahre später hat man sie durch Umorganisation der inneren Verwaltung auch materiell beerdigt. Wenn dennoch in diesem Herbst «posthum» der – bis 1918 «Königlich» – Württembergischen Staatseisenbahn gedacht wird, so gilt dies vor allem der Erinnerung an den 22. Oktober 1845, als im württembergischen Königreich die erste Eisenbahnstrecke in Betrieb ging, nämlich zwischen Bad Cannstatt und Untertürkheim. Der Rückblick ist auch deshalb aktuell, weil durch die 1996 kommende «Regionalisierung» des Nahverkehrs auf der Schiene die Zuständigkeit für das kommunale Verkehrsangebot faktisch wieder auf die Landesebene übergeht. Sprich: für einen Großteil des «Lokalverkehrs» ist dann – wie bis 1920 – zunächst wieder «Stuttgart» zuständig. Schauen wir uns deshalb einmal an, welches verkehrswirtschaftliche und technikhistorische Erbe die «Staatsbahn» bis heute hinterlassen hat und wie die Anknüpfung an die frühere Entwicklung bereits aussieht.

Die württembergische Regierung war gut beraten, als sie die wirtschaftlichen Chancen des neuen Verkehrsmittels erkannte und den Aufbau eines Schienennetzes nicht – wie anderswo – privater Initiative überließ. Schon wenige Tage, bevor sich überhaupt im Dezember 1835 in Nürnberg auf Deutschlands erster Bahnlinie etwas bewegte, ist von dem Calwer Industriellen Dörtenbach eine an die Kammer der Stuttgarter Abgeordneten gerichtete Denkschrift *in Bezug auf die Eisenbahn-Angelegenheit* bekannt! So entstand mit ausdrücklicher Billigung des Königs Wilhelm I. die «K. W. St. E.», die Königlich Württembergische Staatseisenbahn, deren auf allen Fahrzeugen angeschriebene Initialen ein biederes Bäuerlein auf die Frage seiner Frau, was dies bedeute, barsch mit «Komm Weib, steig ei» gedeutet haben soll. Anders als die badischen Nachbarn, die sich bei jeder Betrachtung einer württembergischen Lokomotive auf den «Grenzstationen» wie Bretten, Pforzheim oder Schiltach in ihrer Behauptung «Kein Württemberger stirbt ehrlich» bestätigt sahen!

Ausgehend von der bis 1853 eröffneten Durchmesserlinie Bretten – Bietighheim – Stuttgart – Geislin-

gen/Steige – Ulm («Hauptbahn») erschloß man sternförmig und strategisch nicht ungeschickt alsbald Neckar-, Rems- und Enztal, Ober- und Unterland mit den Zielpunkten Friedrichshafen (an der «Südbahn»), Wasseralfingen, Crailsheim, Heilbronn, Wildbad und Horb/Tuttlingen, um in den Folgejahren dieses «Spinnennetz» durch entsprechende Querverbindungen zu ergänzen, wie etwa die «Kocherbahn» Heilbronn – Hall, die «Nagoldbahn» Pforzheim – Horb oder die «Brenzbahn» Aalen – Ulm. Über 60 Jahre sollte es noch dauern, bis fast alle realistischen Eisenbahnwünsche der Gemeinden erfüllt waren und ein recht dichtes Lokalbahnnetz entstand, so daß die Planungsdauer heutiger Verkehrsbauten angesichts enger gewordenen Siedlungsraumes und einer bereits gegebenen Totalerschließung nicht unangemessen erscheint.

Private Unternehmen kamen nur ausnahmsweise «zum Zug»: Als man 1864 und nochmals 1873 dem Drängen der Oberämter Kirchheim/Teck und Urach nachgab und die Gründung der «Kirchheimer Eisenbahngesellschaft» (Oberboihingen «heute Wendlingen» – Kirchheim) sowie der «Ermstalbahngesellschaft» (Metzingen – Urach) erlaubte. Nachdem letztere alsbald den staatlichen Planungen für einen Bahnanschluß Münsingens über das Seeburger Tal entgegenstand, war diese Episode beendet; beide Strecken wurden später verstaatlicht. Erst zwei Jahrzehnte danach ließ der Staat landesweit «Privatbahnen» zu, wobei ausgerechnet für jene Linien, die man im Kabinett nicht für wirtschaftlich hielt, Konzessionen erteilt wurden; an sich hätte man dies umgekehrt erwarten können. So erhielten etwa Neuffen, Echterdingen, Weissach oder Neresheim ihren Bahnanschluß durch die noch heute aktive «Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft» (WEG) oder die «Badische Lokaleisenbahn-AG», die somit auf ausländischem Boden «fremdging» und deshalb später als «Württembergische Nebenbahnen» firmierte. Aus der Zollernalbbahn entstand die nach dem preußischen Kleinbahngesetz konzessionierte «Hohenzollerische Landesbahn».

Zum Ausgleich besaß dafür der württembergische Staat Streckenabschnitte auf badischem Grund, so zwischen Pforzheim-Brötzingen und Unterreichenbach an der «Nagoldbahn». War der Privatbahnbau eher ein Strohfeuer, bei dem vor allem buchstäblich am Bau verdient wurde und nicht am Betrieb, so



*Ursprünglich galt der Name «Gäubahn» für die Verbindung Stuttgart–Böblingen–Freudenstadt, heute ist damit ab Eutingen die Fortsetzung nach Tuttlingen gemeint. Mit Schrittgeschwindigkeit rollt der Triebwagen des Baujahres 1972 am 31. Januar 1992 über das 1879 erbaute Kübelbachviadukt unweit Dornstetten.*

gingen die letzten staatlichen Strecken erst 1928 «ans Netz», nachdem bereits vor der «Verreichlichung» im Jahr 1920 die Planungen geleistet worden waren. Genannt sei als Beispiel die Verbindung durchs Siebenmühlental von Leinfelden nach Waldenbuch, heute bekannt als Radwanderweg, weil bereits nach nur 23 Betriebsjahren (!) anno 1951 bereits wieder aufgegeben – ein Negativrekord!

#### *Vom «Bermuda-Dreieck» zum Taktfahrplan*

Verkehrsgeographisch muß Württembergs Schienennetz als weitgehend gelungen bezeichnet werden, obwohl die Oberflächengestaltung es den Ingenieuren nicht leicht machte. Sparsam war die anfängliche Ausstattung der Betriebsanlagen mit eingleisigen Strecken und meist hölzernen Stationsgebäuden, ein weitsichtiger Kompromiß die dennoch für zwei Gleise bemessene Breite der meisten Tunnels und Brückenfundamente. Der spätere Ausbau einiger Streckenabschnitte ist allerdings durch Reparationen nach dem Zweiten Weltkrieg – Abbau des zweiten Gleises, so auf der «Gäubahn» Stuttgart – Singen – und den überzogenen Wirtschaftlich-

keitsansprüchen gegenüber der späteren Bundesbahn wieder ziemlich zunichte gemacht worden.

Für die Fahrplangestaltung hinderlich sind bis heute unnötige «künstliche», weil ohne örtlichen Bedarf angelegte Bahnknoten wie Bad Friedrichshall – statt Verzweigungen in Heilbronn – oder der in Fachkreisen wegen der sich gegenseitig ausschließenden Anschlüsse «Bermuda-Dreieck» genannte Dreierknoten Horb/Eutingen/Hochdorf, wo sich «Gäu-», «Nagold-» und «Kinzigalbahn» (nach Freudenstadt) treffen. Echte Netzlücken, deren Schließung inzwischen wieder angedacht wird, bestehen etwa zwischen Böblingen/Dettenhausen und Tübingen oder zwischen Herrenberg und Nagold. Neuerdings wird auch der Gedanke einer «Ringbahn» um Stuttgart auf der Basis einiger vorhandener Linien gefördert. Angesichts der oft nicht mehr zählbaren Straßenverbindungen in aufwendiger Konstruktion sind solche neuen Bahnprojekte keineswegs unrealistisch, allenfalls ungewohnt; ihr Bedarf besteht seit Jahrzehnten und ihre Wirtschaftlichkeit liegt bei echt marktwirtschaftlicher Berechnung nicht unter der anderer Verkehrsbauten.

Damit sind wir bereits in der Jetztzeit angekom-

men: Die 1990er Jahre sind und werden die der Bahnneueröffnungen – besser: der Wiedereröffnungen – sein. War die Streichung einiger «Nebenbahnen» aus den Fahrplänen vor 20 oder 30 Jahren politisch gewollt, so haben sich die Grundlagen heute geändert: Ein vielfach höheres Verkehrsaufkommen, neue Wohn- und Gewerbegebiete und veränderte Lebensgewohnheiten bieten inzwischen die Chance für «Taktfahrpläne» fast rund um die Uhr und damit für einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz. Schwerfällige «Reisezüge» und eine weit entfernte «Direktion», die die Entwicklung vor Ort schlichtweg verschlafen hat und teils sogar nach eigener Aussage keinerlei Interesse am Zubringerverkehr hatte (besser: haben durfte), das waren die bisherigen Kennzeichen der Regionalbahnen. Leichtbau-Schienenfahrzeuge, die oft kostengünstiger fahren können als der Omnibus auf der Straße, Finanzierung und Zuständigkeit bei den Kommunen sowie pfiffige Betreiber sind die neuesten Erscheinungsbilder. Wohl den Zweigstrecken, die als Industrieleise bis heute überlebt haben, denn ihre Reaktivierung ist mit bescheidenem Aufwand möglich.

#### *Bahnbezeichnung als «Markenname»*

Seit ein oder zwei Jahren eingeführt und erfolgreich angenommen sind die «Bodensee-Oberschwaben-Bahn» Friedrichshafen – Ravensburg sowie das auch offiziell «Seehas» titulierte S-Bahn-ähnliche Angebot im Landkreis Konstanz. In beiden Fällen wurden in kommunalem Auftrag ehemalige Haltepunkte an den Hauptstrecken wiedereröffnet und zusätzliche neu geschaffen, wo die Bundesbahn seit Jahren mit dem Hinweis, es sei kein Bedarf mehr vorhanden, nur noch Eil- und D-Züge eingesetzt hatte. Bei den echten Zweigstrecken, bisher eher abschätzig «Nebenbahnen» genannt, machte den Auftakt zum Jahresbeginn 1995 die «Wieslaufthal-Bahn» zwischen Schorndorf und Rudersberg. Hier wurde ein noch bestehender Betrieb übernommen und ausgeweitet. Der Rems-Murr-Kreis kaufte zum Symbolpreis Bahnanlagen und -grundstücke von der heutigen Deutschen Bahn zurück und beauftragte die private, vorher schon genannte «WEG» mit dem Befahren der Strecke auf Rechnung des Kreises. Ohne die Fortsetzung nach Welzheim bleibt dieses Konzept freilich unvollständig. Die nächste Kandidatin ist die «Schönbuch-Bahn» von Böblingen nach Dettenhausen im Landkreis Tübingen (siehe «Schwäbische Heimat» 87/1), die ab Mai 1996 nach demselben Prinzip bedient wer-

den wird. Dabei handelt es sich um eine wirkliche Wiederbelebung, ist doch der Gesamtbetrieb seit 1990 größtenteils eingestellt, und der letzte Personenzug fuhr 1966! Bereits beschlossen ist zum dritten die erneute Durchbindung der «Ammertal-Bahn» Tübingen – Gültstein nach Herrenberg. Dabei sei daran erinnert, daß es stets Bürgerinitiativen waren, die das kommunale Engagement für diese Infrastruktur bewirkt haben und die die historischen geographischen Bahnnamen wieder zu Markenbegriffen erhoben. Nicht vergessen seien daher die politischen Bemühungen des Schwäbischen Heimatbundes um die Ammertal-Bahn im Jahre 1984 (siehe «Schwäbische Heimat» 85/2).

Die wohl bekannteste Gruppierung bildet die mittlerweile zur «Ermstal-Bahn-AG» aufgestiegene Bürgeraktion, die inzwischen die vorerwähnte Verbindung Metzingen – Bad Urach in ihr Eigentum übernehmen konnte. Damit ist diese ehemalige Privatbahn nun abermals «privat» geworden! Daß noch keine (staatlichen!) Fördermittel beantragt werden konnten, liegt daran, daß der dafür zuständige Landkreis Reutlingen die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat und seine Chance für ein kommunalpolitisches Aushängeschild ebensowenig wahrnimmt wie die Bewahrung der Fläche der ehemaligen Echzaltalbahn von Reutlingen nach Pfullingen und Lichtenstein. In Aussicht genommen ist die «Kommunalisierung» der Strecke Ludwigsburg – Markgröningen, und die Wirtschaftlichkeit ist neuerdings nachgewiesen für einen Wiederaufbau der längst verschwundenen «Bottwartal-Bahn» von Marbach/Neckar nach Beilstein. Weder eigene Pläne erkennen, noch eine willige Bürgerinitiative tätig werden läßt der Landkreis Calw, der die (württembergische!) «Schwarzwald-Bahn» von Calw nach Weil der Stadt erwerben wollte (siehe «Schwäbische Heimat» 89/3 und 91/3).

Festzuhalten ist, daß die organisatorische Neuordnung von 1994/96, bei der das Eigentum an den meisten Regionalbahnen zwar weiterhin beim «Bund» bleibt, der Betrieb aber durch die Kommunen – zunächst meist unter Aufsicht einer neuen Landesverkehrs-Gesellschaft – verwaltet und finanziert wird, endlich einen Mißgriff der 1920 erfolgten Verstaatlichung aller deutschen Länderbahnen zur damaligen «Deutschen Reichsbahn» beseitigt: Daß in Berlin beziehungsweise später Frankfurt/Main letztlich die Verantwortung für alle staatlichen Bahnen zentralisiert worden war, ist mit ein Grund für den Niedergang der Regionalbahnen in den vergangenen Jahrzehnten. Nicht nur im deutschen Südwesten, sondern allenthalben in der Bundesrepublik.



Wie es sich für eine Übergangsstation zweier Länder gehört, gab es in Sigmaringen für Württemberg und Baden je getrennte Güter- und Lokomotivschuppen, nur das Empfangsgebäude wurde gemeinschaftlich genutzt. Das mechanische Stellwerk, am 26. Juli 1990 noch in Betrieb, ist inzwischen durch Elektronik überflüssig gemacht und, weil im Wege stehend, komplett um einige Meter versetzt worden.

#### *Hart im Nehmen: Noch sind KWStE-Anlagen in Betrieb*

Welche für die «KWStE», für die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn, typischen Anlagen und Betriebsmittel sind heute noch zu sehen? Der einstmals verbreitete «Keil-Oberbau», bei dem die Schienen nicht mit Schrauben, sondern mit von oben eingesteckten Keilen auf den Schwellen hielten, findet sich nur noch auf ganz wenigen Nebengleisen wie in Stuttgart West oder Hochdorf bei Horb. Die filigranen Stahlgitterbrücken der Eröffnungsjahre, davon viele geliefert von der Esslinger Maschinenfabrik, sind wegen Überalterung und Korrosion meist durch Neubauten ersetzt und in manchen Fällen, wie zwischen Dornstetten und Freudenstadt, nur noch mit Schrittgeschwindigkeit befahrbar.

Von den bedeutenderen Stationsgebäuden hat sich der größte Teil erhalten, soweit er nicht nach 1945 wegen Bombenschäden erneuert werden mußte wie in Heilbronn oder Pforzheim. Als jüngster Abgang ist Ludwigsburg (1992) zu nennen. Bei den lokalen Bahnhöfen ist die Baggerpolitik der 1970er Jahre dem Bewußtsein gewichen, daß sich die «Empfangsgebäude» vortrefflich als kommunale Veranstaltungsräume umnutzen lassen wie in Beuron oder Oberstenfeld. Dem Käufer der Güterhalle in Tübingen-West an der Ammertalbahn gelang es sogar, aus einem reinen Dienstgebäude unter Wahrung des überkommenen Erscheinungsbildes eine komfortable Wohnung zu machen.

Wichtig waren auf jedem Bahnhof die erhöhten Hebelstellwerkshäuschen für das mechanische Stellen von Weichen und Signalen über Stahldrähte. Eines der letzten betriebenen, aus der Staatsbahnzeit stammenden können Benutzer der Stuttgarter S-Bahn in Stuttgart-Feuerbach bewundern. Sehr wenige weitere dieser recht einheitlichen Bauten werden zum Beispiel noch in Sontheim-Brenz, Besigheim oder Weinsberg verwendet und muten mit dem Klinker-Erdgeschoß und dem beige-braunen Holzaufbau an wie ein Objekt aus dem Modellbahnkatalog. Dagegen sind in Schelklingen und Calw erhaltene Stellwerke unter Denkmalschutz gestellt, aber außer Betrieb genommen worden. Als Fallbeispiel mag Sigmaringen dienen, wo die Denkmalschutzbehörde dem Abbruch des Fahrdienstleiterstellwerks «Sf» kürzlich zugestimmt hat, während man das untergeordnete Wärterstellwerk komplett um einige Meter versetzte, um Platz für die neue Gleisverbindung zu der genannten «Hohenzollerischen Landesbahn» zu schaffen – dank der holzverkleideten Stahlbauweise des Gebäudes kein großes Problem.

#### *Badisches Asyl für «Württembergiger»*

Die letzten nach gewissen Charakteristiken der Württembergischen Staatsbahn gebauten Fahrzeuge erschienen 1928 auf den Gleisen. Was davon nach Ablauf der planmäßigen Verwendungszeit noch brauchbar war, fand bei den Privatbahnen ei-

nen dankbaren Abnehmer. Da für deren Zwecke aber nur Lokalbahnbetriebsmittel taugten, haben sich Schnellzuglokomotiven wie die eleganten Maschinen der «C»-Klasse – ja, so etwas gab es auch schon, als die «Daimlers» gerade erst fahren lernten – mit keinem einzigen Exemplar erhalten, im Gegensatz etwa zu den Parademaschinen der Großherzoglich Badischen Staatsbahn. Überhaupt ist erstaunlich, was es alles ausgerechnet ins Badische und zu weiteren Nachbarn verschlagen hat: württembergische Personenwagen bei der Wutachtal- und der Kandertal-Museumsbahn in Blumberg und Haltingen/Kandern sowie im Mannheimer (!) Technikmuseum, ein bestens restaurierter Zug beim «Kuckucksbähnel» Neustadt/Weinstraße – Elmstein, gar ein Schnellzugwagen bei einem belgischen Verein. Die dazu passenden Lokomotiven stehen woanders: im Europapark Rust bei Lahr (Baden!), in den Verkehrsmuseen Bochum und Berlin und schließlich in den Bahnbetriebshöfen Kornwestheim und Tübingen. Eine komplette Schmalspurbahn, der Inbegriff schwäbischer Eisenbahnromantik, hat mit Originalfahrzeugen als «Öchsle-Museumsbahn» in Ochsenhausen, Landkreis Biberach, überlebt.

Als die Maschinenfabrik Esslingen 1962 zwei typische württembergische Dampfloks von der Bahn zurückkaufen wollte, um sie im Werk Mettingen (heute Daimler-Benz!) als Denkmal aufzustellen, wählte man als Spezialität eine der seltenen Zahnradloks, die einst von Honau zum Bahnhof Lichtenstein hinaufdampften. Die mehr populären Baureihen, so vermutete man, würde die Bundesbahn schon selbst bewahren. Tatsächlich wurden späterhin gleich drei der vier «Lichtensteiner» konserviert, während die Bundesbahn 1965 die allerletzte der dutzendfach bewährten «T 5» – «die Lokalbahnlok, die man auch vor Schnellzüge hängen konnte»! – schließlich kurzerhand verschrottete mit der Begründung, man müsse schließlich das Personal beschäftigen. Ja, wenn man's gewußt hätte!

Die historischen Dampfzugfahrten, die die «Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen» (GES) auf der «Strohgäu-Bahn» Korntal-Weissach und der «Tälesbahn» Nürtingen – Neuffen veranstaltet, finden mit originalen Privatbahnfahrzeugen statt, also ohne «KWStE»-Vergangenheit, aber etwa aus derselben Entstehungszeit. Für ein «Staatsbahnmuseum» in Kornwestheim, das die Stadtverwaltung und die GES gerne einrichten würden, sind im Jubeljahr die Chancen gestiegen, und im geheimen werden dafür einige Raritäten aufpoliert, so Deutschlands ältester (und württembergischer) Personenwagen aus dem Jahre 1859. Bis dahin muß



*Nach dem Ersatz sämtlicher Signale und fast aller Gleisanlagen aus Staatsbahnzeiten durch Reichs- und Bundesbahnbauteile sind wenige mechanische Stellwerke die letzten funktionierenden technischen Zeugen der Länderbahnverwaltung: In Besigheim am 20. Januar 1995, bis auf weiteres noch in Betrieb. Die erhöhte Bauweise dient der besseren Übersicht, das Erdgeschoß nimmt die Gewichtsmechanik zum gleichmäßigen Spannen der stählernen Stelldrähte ohne temperaturbedingte Abweichungen witterungsgeschützt auf.*



*Mit Keilen statt Schrauben verband man die ersten aus stählernen Querschwellen gebauten Gleisjoche, was für niedrigere Geschwindigkeiten ausreichte. Im Zeitalter des «Rückbaus» fast aller Nebengleise sind die letzten Zeugen große Raritäten: ausgebautes Gleisjoch – 1992 in Althengstett – mit zur Demonstration nach oben ausgezogenem Keil, wozu ein leichter Hammerschlag genügt.*

*Fahrzeuge einer privatrechtlichen Gesellschaft, bestellt durch das Land Baden-Württemberg im Auftrag eines kommunalen Zweckverbandes und eingesetzt auf Gleisen des Bundesunternehmens Deutsche Bahn AG: So sieht die Zukunft für den Regionalverkehr nach Jahrzehnten bundeseinheitlicher (Nicht-)Verwaltung aus. Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn macht es zwischen Friedrichshafen und Ravensburg bereits vor: im «legendären» Bahnhof Meckenbeuren, der sonst ebenfalls geschlossen worden wäre, im Frühjahr 1995.*



man sich mit einer 1901 gebauten dreiachsigen Tender-Rangierdampflok, also einer württembergischen «T 3», begnügen, die auf dem Werksgelände der Technischen Werke Stuttgart (TWS) am Stuttgarter Gaskessel problemlos zu besichtigen ist. Hingegen wird aufmerksamen Beobachtern der technischen Anschriften etwa an den Stuttgarter S-Bahn-Zügen nicht entgehen, daß die Neuordnung der Deutschen Bahn (DB) für eine nach 70 Jahren wieder aufgetauchte geographische Einordnung gesorgt hat: den Regionalbereich (RB) «Württemberg»!

## Anschriften der Autoren

Sabine Freudenberg, Süddeutscher Rundfunk, Redaktion Land und Umwelt, Postfach 10 60 40, 70049 Stuttgart

Helmut Gerber, Dr. Ltd. Ministerialrat, Mendelssohn-Straße 79, 70619 Stuttgart-Sillenbuch

Jörg Holzwarth, Süddeutscher Rundfunk, Postfach 10 60 40, 70049 Stuttgart

Hans-Joachim Knapfer, Hölderlinstraße 2, 71229 Leonberg

Albrecht Laubis, Schloßhof 6, 72160 Horb-Dettensee

Jürgen Schedler, Dr., Hans Mattern, Dr., Bezirksstelle für Naturschutz, Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart

Oswald Schoch, Dr., Auf der Röte 10, 79379 Müllheim

Raimund Waibel, Dr., Klöpferweg 18, 70563 Stuttgart-Vaihingen

Reinhard Wolf, Uhlandstraße 8, 71672 Marbach a. N.

Jubiläumsveranstaltungen zum Thema:  
«150 Jahre Württembergische Staatsbahn/  
150 Jahre Eisenbahn in Württemberg»

8. 9.–22. 10. 1995

**Aalen: 150 Jahre Eisenbahn.** Info: Stadtverwaltung, Tel. (073 61) 52 23 58

10. 9. 1995

**Aktionstag «Boller Bähnle»** (seit 1989 für Personenzüge stillgelegt): Original-Privatbahn-Dampfbzug Göppingen – Boll der GES e.V. Info: Bürgermeisteramt Boll, Tel. (071 64) 808 28 oder GES, Tel. (07 11) 44 67 06.

10. 9. 1995

**Aktionstag «Bähnle-Fest Tettang»:** Dampflok-Sonderfahrten auf Deutschlands ehemals erster elektrischer Eisenbahn Meckenbeuren – Tettang (seit 1973 für Personenzüge stillgelegt). Info: Stadtverwaltung, Tel. (075 42) 51 00.

15. 10.–19. 11. 1995

**Schwäbisch Gmünd: 150 Jahre Württ. Staatsbahn.** Stadtverwaltung, Tel. (071 71) 60 34 55.

20.–22. 10. 1995

**Stuttgart: 150 Jahre Württ. Staatsbahn.** Info: Pressestelle Stuttgart der Deutschen Bahn, Tel. (07 11) 20 92-34 98.