

# SWR2 Zeitwort

**23.08.1884:**

**Die Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch wird eröffnet**

Von Udo Zindel

Sendung: 23.08.2023

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2018

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

**Service:**

SWR2 Zeitwort können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de) oder als **Podcast** nachhören:  
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

**Autor:**

Es war eine Werbeidee, nach dem Börsenkrach von 1873 geboren: Die Geschäfte der Esslinger Maschinenfabrik – des württembergischen Hoflieferanten für Eisenbahnen sozusagen – gingen schlecht. Firmenchef Emil Kessler jr. wollte mit dem Bau einer Zahnradbahn in der Haupt- und Residenzstadt imponieren – und Kunden werben. Am 23. August 1884 schnaubte zum ersten Mal ein Unikum von Lok, dampfend und qualmend, vom Zahnradbahnhof an der Filderstraße die 18 Prozent Steigung nach Degerloch hinauf. Zunächst fast ohne Fahrgäste, erzählt Hans-Joachim Knupfer, Pressesprecher der Stuttgarter Straßenbahnen:

**O-Ton von Hans-Joachim Knupfer:**

Der sparsame Schwabe sagt sich: na ja, runterzu's geht's au zu Fuß – und raufzu's eigentlich ja au, es koscht' ja alles Geld. Des heißt, die erste Zielgruppe waren vor allem mal Touristen, die gsagt henn, jetzt fahren wir auf die Höhe rauf, da gibt's gute Luft. Damals war Degerloch ein Luftkurort, muss man bedenken, ja, heut isch nemme so. Und eba dann mit der Zeit henn dann au die Arbeiter gsagt, na ja, jetzt in der Stadt verdienen mir besser, jetzt könnet mir uns au die Fahrt mit der Bahn leisten.

**Autor:**

Trotz eines eigens gebauten Aussichtsturmes in Degerloch, der Touristen locken sollte, verdiente man Geld damals vor allem mit Güterwaggonen. Ein Degerlocher Ziegeleibesitzer und Miteigentümer der Zahnradbahn ließ Zementsäcke und Ziegel in die rasch wachsende Industriestadt hinunterfahren. Bauersfrauen von den Fildern luden hölzerne „Leiterwägele“ mit Kannen frischer Milch auf die Zacke. Auch Kartoffeln, Äpfel, Zwetschgen und das spitze Filderkraut reisten so zu Markte, 200 Höhenmeter in den Stuttgarter Kessel hinunter.

**O-Ton von Hans-Joachim Knupfer:**

Nach dem Krieg, wo dann die ganze Heimatvertriebene komma senn, die mr eben en Degerloch angesiedelt hat, und wo en dr Stadt noh des ganze Gewerbe gsesa isch, also au Weltfirmen wie Bosch, und Bleyle und Waldbaur ond all diese Firma, da war hier richtig dick was los, da hemmr am Tag zehntausend Leut ghabt, da senn dann zom Teil fünf Züg' gleichzeitig gfahra, da waren die Wagen überfüllt, da isch mr außa am Trittbrett ghängt, des war also richtiger Wahnsinn. Heut' senns ungefähr zwischen 2000 und 3000 Leut. Aber es isch emmer noh so, diese Bahn braucht mr, sie isch unersetzlich.

**Autor:**

Viel schwerer als die Steigung zwischen Stuttgart und Degerloch war das heftige Auf und Ab der Geschichte zu bewältigen: drohende Geschäftspleiten, Elektrifizierung, Verkauf an die Stadt, Konkurrenz durchs Auto, Einbrüche im Berufsverkehr. Als die Talstation strategisch geschickt an den verkehrsreichen Marienplatz verlegt wurde, entwarf Paul Bonatz, der Architekt des Stuttgarter Hauptbahnhofs, den neuen Zahnradbahnhof. Der musste Ende der Sechzigerjahre – ein Schelm, wer Böses dabei denkt – einer Baugrube der unterirdischen Stadtbahn weichen. Sie wurde zur Hauptkonkurrentin der Zacke und hätte ihr fast den Garaus gemacht. Aber nur fast: die Zacke ist derzeit werktags von 5:15 Uhr bis 20:45 Uhr unterwegs, mit kostenlosem Fahrradtransportwagen. Das frühe Fahrplanende sei übrigens, so

eine beliebte Stuttgarter Verschwörungstheorie, einflussreichen Villenbesitzern an der Steilstrecke geschuldet, die's abends lieber ruhig hätten. Stammgäste der Zacke setzen sich übrigens meist auf die Ost-Seite der Wagen, da hat man den schönsten Ausblick auf die Innenstadt, besagte Villen – und verwilderte Schrebergärten.

**O-Ton eines Stammgastes:**

Da sieht mr, dass Stuttgart ja schöne Berge hat und dass mr mitera Zahnradbahn, mit dr'Zacke da hoch und ronder fahren kann, des isch scho was Bsonders, wie em Gebirge.

**Autor:**

Bei klarem Wetter sieht man 40 Kilometer weit, bis in die Löwensteiner Berge. Schade, dass Stuttgart dann doch nicht – wie Verkehrsplaner einst erträumt hatten – zu Europas Hauptstadt der Bergbahnen gemacht wurde, mit dichtem Personen- und Güternetz. Ein flinkes Container-System könnte die feinstaubbelastete Kapitale heute von der Plage des Lieferverkehrs entlasten. Doch von den visionären Plänen blieb nur die Zacke – und Deutschlands einzige Standseilbahn im Großstadtalltag: Sie klettert fast geräuschlos von Heslach zum Waldfriedhof hinauf. Knitze Stuttgarter gaben ihr deshalb den Kosenamen: „Erbschleicherexpress“.