

Stuttgarts Straßenbahnen 1895 – 2007

Historische Bezeichnungen

Triebwagen Tw

Der erste Triebwagen der elektrischen Straßenbahn in Stuttgart, noch mit offener Plattform. Einsatz auf den Linien 5 und 10. Zum 100-jährigen Jubiläum der SSB restauriert.

Sitzplätze: 16

Länge: 6,8 m

Gewicht: 6,9 kN (t)

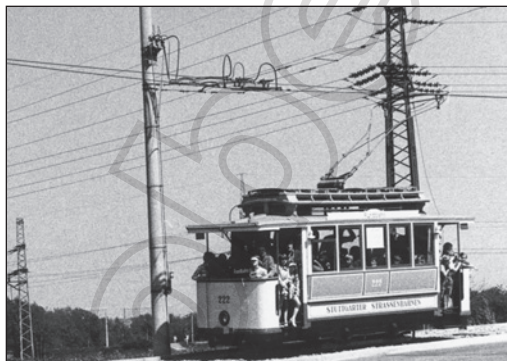
Baujahr: 1895 – 1904

Einsatz: 1895 – 1914

Autor: Gerhard Jäkle, Möhringen

Bilder: Gerhard Jäkle, Möhringen

Archiv: Vossloh-Kiepe, Düsseldorf



Der Tw 222 als Museumsbahn, 1973

Baureihe 300

Beschafft für die Vorortlinien Feuerbach und Zuffenhausen, geschlossene Plattform.

Sitzplätze: 20

Länge: 8,8 m

Gewicht: 11 kN (t)

Einsatz: 1909 – 1960



Der Tw 352 am Wilhelmsplatz mit Zielschild „Ludwigstraße“. Um 1934

Baureihe 400

Nach dem ersten Weltkrieg die erste Neuanschaffung bei der Straßenbahn. Die starken Motore ermöglichen den Einsatz von Motor- und Beiwagen auf Steilstrecken. Einsatz auf den Linien 5, 10, 10E, 15 und 19.

Sitzplätze: 16

Länge: 6,8 m

Gewicht: 6,9 kN (t)

Einsatz: 1895 – 1914



Tw 461 als 5er auf der Weinsteige unterwegs, um 1925/26

Zuffenhausen erhält einen Straßenbahnanschluss nach Stuttgart

... und so beginnt alles

Zuffenhausen hat bereits 1846 mit der Eisenbahnverbindung Stuttgart-Ludwigsburg über das „Lange Feld“ eine Eisenbahn-Haltestelle im Westen der Markung. Im Jahre 1868, mit der Inbetriebsetzung der Gäubahn, entsteht dort der erste Bahnhof.

In der Residenz Stuttgart verkehrte zeitgleich eine Pferde-Eisenbahn und 1895 fuhr hier die erste elektrische Straßenbahn im Stadtgebiet. Nach langen Verhandlungen erhalten die Stuttgarter Straßenbahnen am 2. Juni 1908 die Konzession der Königlichen Regierung u. a. für die Vorortlinien Stuttgart – Zuffenhausen, Stuttgart – Feuerbach, Feuerbach – Zuffenhausen und Zuffenhausen – Ludwigsburg.

Die beiden letzten Linien werden aber nicht gebaut.



*Eine Zeichnung von der Haltestelle in Zuffenhausen, 1855.
(Wir suchen noch historische Unterlagen vom Bahnhof.)*

Eröffnung der Vorort-Straßenbahnlinie nach Zuffenhausen

Die Linienführung machte auf Zuffenhäuser Markung besonders ein Abtragen des „Hohensteinbuckels“ (Haltestelle „Hohensteinstraße“) sowie eine Überführung des Klingengrabens bei der Colmarer Straße (früher Brunnenstraße) erforderlich. Die erste Probe-



Die offizielle Postkarte „zur Eröffnung der elektrischen Bahn Zuffenhausen-Stuttgart“ von 1909. Der Triebwagen hält in Höhe des heutigen Kelterplatzes – eine Fotomontage des Fotografen, da schon am Eröffnungstag verkauft!