

## D GESCHICHTE UND LÄNDERKUNDE

DGAA Deutschland

### BADEN-WÜRTTEMBERG

Stuttgart

Nahverkehr

#### BIOGRAPHIENSAMMLUNG

- 19-1 **Lebens-Bahnen** : Persönlichkeiten des Stuttgart Nahverkehrs / Claudia Lorenz. - Stuttgart : Stuttgarter Straßenbahnen. - 27 cm [#6365]  
Bd. 1. Schienen durch die Stadt / [mit einem Beitrag von Hans-Joachim Knupfer]. - 2018. - 120 S. : Ill. - ISBN 978-3-9811082-7-9 : EUR 15.80

Anlässlich des 150jährigen Jubiläums des öffentlichen Nahverkehrs in Stuttgart hat sich die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) entschlossen, eine Broschürenreihe unter dem Titel **Lebens-Bahnen** aufzulegen, in der „Persönlichkeiten [der SSB], Ihre [!] Herkunft, ihr Werdegang, ihre Fähigkeiten und ihre Erfahrungen ... vorgestellt ... werden“ (S.2). Offenbar gibt es noch eine (übergeordnete) Schriftenreihe **Themen der Zeit**, wie auf S. 2 vermerkt, die aber bibliographisch im vorliegenden Band weder auf dem Titelblatt, dem Umschlag oder im Impressum auftaucht.

Die Autorin des Werkes, die Publikumsführungen zur Linienführung und zu Örtlichkeiten der SSB in Stuttgart anbietet und bereits ein weiteres Werk zur SSB verfaßt hat,<sup>1</sup> scheint prädestiniert für eine solche Aufgabe.<sup>2</sup>

Den ersten Band widmet sie sieben Personen, die den ÖPNV in Stuttgart angeschoben haben mit der 1868 in Betrieb gehenden Pferdeisenbahn. Nach Berlin und Hamburg war Stuttgart die dritte Stadt mit einem solchen Transportmittel. Dazu wurden Schienen in der Spurbreite der Eisenbahn-Normalspur verlegt, in denen eiserne, z.T. doppelstöckige, Wagen liefen, die von zwei Pferden gezogen wurden. Bei der Eröffnung 1868 betrug die Länge der Linie 3 km vom (Staats-)Archiv in der Neckarstraße bis nach Berg). Sie wurde 16 Stunden am Tag im Zehnminutentakt bedient, eine Frequenz, die heute nur ausgewählte U-Bahnen erreichen. Es gab keine festen Haltestellen, angehalten wurde sozusagen „on demand“, so daß

---

<sup>1</sup> **Sechs historische SSB-Spaziergänge** : zu Fuß, mit Bahn und Bus / Claudia Lorenz . Herausgeber Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). - 1. Auflage. - Stuttgart : SSB, 2018. - 130 S. : Ill., Kt. ; 17 cm. - ISBN 978-3-9819803-0-1 : EUR 11.90. - Inhaltsverzeichnis: <https://d-nb.info/1159725489/04>

<sup>2</sup> Pressemitteilung der Stuttgarter Straßenbahnen AG 69/2018 vom 29. Oktober 2018.

kaum Fußgängergeschwindigkeit erreicht wurde. 1869 wurde die Strecke an einem Ende noch um 1,2 km verlängert (bis Wilhelms-Brücke) und am anderen Ende um eine Innenstadtschleife erweitert (Abb. S. 4). Dieses Streckennetz bestand fast 20 Jahre. Nach einigen Jahren des Booms trat Stagnation ein, Konkurrenz entstand und 1895 wurden die Pferde durch elektrischen Antrieb abgelöst.

Der erste Beitrag ist Georg Heinrich Schöttle (1823 - 1897) gewidmet, einem mit allen Wassern gewaschenen Geschäftsmann, Inhaber verschiedenster Betriebe von Schirm- bis zu Möbelfabriken sowie einer Bauunternehmung. Er war Initiator und Gründer der Stuttgarter Pferdeisenbahn-Gesellschaft (SPE), übernahm die Bauausführung und gehörte dem Aufsichtsrat an, hielt sich aber aus dem Betrieb der Bahn heraus (S. 4 - 39).<sup>3</sup> Es schließt sich ein Exkurs über dessen Sohn Georg Schöttle jun. an, der ebenfalls - mit einem Kompagnon - ein Baugeschäft betrieb (S. 40 - 47). - Alwin Moser, Isidor Jordan und Jakob Hiller waren drei Vorstandsmitglieder in der Zeit von 1868 bis 1871, die sich mit den Startschwierigkeiten befassen mußten (S. 49 - 69). - Georg Dinkel, Vorstandsmitglied von 1871 bis 1889 und Nachfolger des verstorbenen Jakob Hiller, brachte moderne Ideen ein, wurde aber häufig vom Aufsichtsrat gebremst. Auch mußte er sich mit Konkurrenzunternehmen auseinandersetzen, insbesondere der Neuen Stuttgarter Straßengesellschaft (NSS), mit der die SPE 1889 zur SSB fusionierte (S. 71 - 91). - Der letzte Beitrag beschäftigt sich mit Emil von Kessler d.J. (1841 - 1895), dem Direktor der Esslinger Maschinenfabrik (ME). Sie lieferte die Wagen für den Stuttgarter Verkehrsbetrieb und war ein überregional bedeutendes Wirtschaftsunternehmen. Die ME wurde Mitte des 20. Jahrhunderts vom Daimlerkonzern übernommen (S. 92 - 120).

In allen Beiträgen werden die Quellen in zahlreichen Endnoten angeführt. Bis auf den Kessler-Aufsatz sind im wesentlichen die Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der Pferdeisenbahn herangezogen, im Schöttle-Beitrag noch einige grundlegende Werke der ortsgeschichtlichen Literatur. Die Abbildungen sind überwiegend schwarzweiß bzw. sepiafarben, einige wenige auch farbig, alle von guter Qualität und mit informativen Bildunterschriften. Der Schwerpunkt liegt begreiflicherweise auf den Tätigkeiten der Männer für die Entwicklung der Pferdeisenbahn, zwischendrin eingestreut biographische Anmerkungen vor allem zu ihren beruflichen Entwicklungen. Jeder Beitrag schließt mit einem kurzen Abschnitt zu ihrem Privatleben, insgesamt wird Familiäres eher am Rande behandelt.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Nach Georg Schöttle ist eine Straße am ehemaligen Betriebshof der SSB in Degerloch benannt.

<sup>4</sup> Wünschenswert wäre noch - zumindest bei der kinderreichen Familie Schöttle - eine Stammtafel oder eine Übersicht mit Lebensdaten. In regional begrenzten Familiengeschichten erfahren ortsgeschichtlich interessierte Leser gern die familiären Verflechtungen untereinander. Dann wäre auch der folgende Satz zu begreifen: „Schon 1870 war der Schwiegersohn von Schöttles ältester Tochter Emma Carolina, Hugo Sorge, in die Parkettbodenfabrik eingetreten“ (S. 32, 4. Abs.). Schöttle ist 1823 geboren, hat 1851 geheiratet, das erste Kind, ein Sohn, wurde im selben Jahr geboren, die Tochter kann also frühestens 1852 geboren sein. 1870

Für Ortsfremde ist es ein etwas mühsam zu lesender Text, da sie weder mit den Personen oder Familien noch mit den Örtlichkeiten etwas verbinden. Auch vermißt man eine zusammenfassende, weniger personenbezogene Darstellung der Entwicklung der Gesellschaft, die man nur der aus neun Einträgen bestehenden *Zeittafel* auf S. 3 entnehmen kann. Das soll aber nicht das Verdienst der Autorin schmälern, einen wertvollen Beitrag zur Stuttgarter Orts- und Familiengeschichte geliefert zu haben. Auch der SSB gebührt Dank, denn die Mittel zur Publikation ortsgeschichtlicher Themen in qualitätvollen Ausgaben fließen nur sehr dünn. Sparkassen, Banken, Versicherungen und Stadtwerke, die „klassischen“ Sponsoren von Publikationen und Ausstellungen, sind heute auch zurückhaltender geworden. Um so erfreulicher, daß die Stuttgarter Straßenbahnen AG bereits den zweiten Band dieser Schriftenreihe ankündigt, die den Zeitraum von 1889 bis 1950 umfassen soll.

Angelika Weber

#### QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9600>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9600>

---

war sie 18 Jahre alt und sollte dann einen erwachsenen Schwiegersohn haben? Gemeint ist wohl der Schwiegersohn Schöttles, der Ehemann der ältesten Tochter.