

## Zur Einleitung

Mit dem hier vorliegenden dritten Band ihrer Dokumentationen über die Strassenbahnen der Region Stuttgart erweitern und ergänzen die Verfasser ihre Trilogie zu diesem umfangreichen Thema. **Damit liegt eine umfassende Dokumentation über den schienengebundenen Nahverkehr in und um Stuttgart von Anbeginn bis heute vor.** Lediglich der Nahverkehr der Eisenbahnen im Mittleren Neckarraum wurde nicht näher behandelt.

Mehr noch als bei den vorhergehenden Bänden ergaben sich bei der Bearbeitung dieser dritten Folge unerwartete Schwierigkeiten, weil sich bei der Auswertung der verschiedensten Archive und Quellen immer wieder neues, bisher unbekanntes Material fand, das oft in bereits fertiggestellte Textabschnitte einzuarbeiten war. Hierbei wurde auch manche bisher unveröffentlichte Fotografie ausgegraben. Das war ein sehr angenehmer Nebeneffekt. Andererseits forderten diese unvorhergesehenen Zusatzarbeiten von den Autoren, die das ganze Werk neben ihren vielfältigen beruflichen Pflichten zusammenstellten, erhebliche zusätzliche Zeitaufwand, die im Interesse der Sache gerne erbracht wurden, die Fertigstellung aber erheblich verzögerten.

Um so erfreulicher ist es, dass der dritte Band, der die Geschichte aller jemals mit den Stuttgarter Strassenbahnen verbundenen Schienenverkehrsbetriebe enthält, noch rechtzeitig vor dem 23. August 1984, dem Tage, an dem die bekannte und beliebte Stuttgarter Zahnradbahn — und damit die Filderbahn — ihren 100. Geburtstag feiern kann, herauskommt. Der späte Erscheinungstermin dieses Bandes ermöglichte es zudem, die drei neuen Triebwagen der Zahnradbahn des Typs ZT4 und die drei normalspurigen Prototypfahrzeuge des Typs DT 8 für die künftige Stuttgarter Stadtbahn, die ja bezeichnenderweise auf der Filderbahnstrecke Möhringen–Plieningen ihre Probefahrten absolvieren, in Wort und Bild vorzustellen. Auch die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Leinfelden und Neuhausen, also das Ende der letzten von der Filderbahn übernommenen eisenbahntypischen Verkehrsleistung der Stuttgarter Strassenbahnen AG (SSB), konnte noch in das Werk einfließen.

Für die Besitzer der beiden früher erschienenen Bände über die SSB (Archive-Nr. 26 und 33) werden die **Fortschreibungen der Linienübersicht und des Wagenparkverzeichnisses der SSB** sowie Korrekturen in einem besonderen Abschnitt dieses Buches mitgeteilt. Für diesbezügliche Mitteilungen sei hier einer Reihe von Lesern vielmals gedankt.

Wieder ist es den Verfassern eine angenehme Pflicht, den vielen Damen und Herren, die am Werden dieses dritten Bandes mitwirkten, herzlich zu danken. Als erste sind hier wieder **zahlreiche Mitarbeiter der SSB** zu nennen, für die stellvertretend den **Direktoren Roland Batzill und Regierungsbaumeister Manfred Bonz** sowie dem Leiter der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, Herrn **Peter Brodbeck**, aufrichtiger Dank gesagt wird. Gleicher Dank geht an das **Hauptstaatsarchiv Stuttgart** und das **Stadtarchiv der Landeshauptstadt Stuttgart** mit Herrn **Dr. Leipner** an der Spitze sowie an die Archive der Städte Esslingen am Neckar und Gerlingen.

Auch Herr **Ing. Rainer Lukas Tijssen** ist wieder mit Dankbarkeit zu nennen, hat er doch durch seine ersten Aufzeichnungen und Sammlungen über die Geschichte der Filderbahn schon um 1940 einen Grundstein für dieses Buch gelegt.