

Einleitung

Baden, Württemberg und Bayern waren und sind auch heute noch ausgesprochen eisenbahnfreundliche Länder, jedoch spielten hier die Privatbahnen längst nicht die Rolle wie in anderen Ländern, vielmehr legten die Landesregierungen großen Wert darauf, Eisenbahnen selbst zu bauen und zu betreiben.

In Baden und Württemberg nahm der Staatsbahngedanke sehr viel mehr Raum ein als der der Privatbahnen. Hier waren es die großen Bahn- und Betriebsgesellschaften, die die Initiative ergriffen, Nebenbahnen zu bauen, so die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft bzw. die Badische Local-Eisenbahn-Gesellschaft und die Firma Vering & Waechter, die beide später in der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft aufgegangen sind, die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft und die Württembergische Nebenbahnen AG. Echte selbständige Privatbahnen hat es nur 6 gegeben, die Filderbahn (später WN), die Lahrer Straßenbahn, die Trossinger Eisenbahn, die Teuringer Talbahn und die Hohenzollerische Landesbahn sowie ab 1920 die Mittelbadischen Eisenbahnen.

37 Bahnbetriebe in Baden und Württemberg sowie 23 Bahnbetriebe in Bayern werden im 5. und 6. Band vorgestellt. Wie eisenbahnfreundlich diese Länder sind, ist u. a. daran abzulesen, das von diesen 60 Bahnen erst etwa 25% (exakt 17 Betriebe) völlig

verschwunden sind, 12 in Baden Württemberg und 5 in Bayern.

Immerhin führen noch 15 Bahnen in Baden Württemberg und 14 in Bayern Güterverkehr und Personenverkehr auf ihrer gesamten ursprünglichen Strecke durch, das heißt, daß die Hälfte der hier vorgestellten Bahnen von Stilllegungen oder Betriebseinschränkungen bislang verschont geblieben sind.

Eine wichtige Rolle spielt für die Bahnen in Baden Württemberg und Bayern in jüngster Zeit der Schülerverkehr. Die Verkehrspolitik zielt hier darauf hin, daß die Schüler öffentliche Verkehrsmittel benutzen und gibt entsprechende Anreize. Dem Schülerverkehr ist es u. a. zu danken, daß der Personenverkehr auf den vielen Neben-, Klein- und Privatbahnen auch noch heute rechte rege ist und man kann hoffen, daß der Schülerverkehr für den Fortbestand der Bahnen auch in Zukunft eine gewisse Bedeutung behält. Ob die vielen noch bestehenden Nebenbahnen weiterhin Bestand haben, hängt im Wesentlichen von der zukünftigen Verkehrspolitik der Länder und Gemeinden sowie von den Stilllegungsplänen der Deutschen Bundesbahn ab. Hoffen wir, daß die liebenswerten und leistungsfähigen Klein- und Privatbahnen durch ein ihnen zustehendes Verkehrsaufkommen auch weiterhin erhalten bleiben können, zum Nutzen der Landschaft, der vielen kleinen und großen Gewerbetriebe, des Fremdenverkehrs — und zur Freude der Eisenbahnenthusiasten.