

Ursachen und Bedingungen der Industrialisierung einer Großstadt: Stuttgart in der Hochmoderne um 1900

Mit dem Eisenbahngesetz von 1843 wurde in Württemberg die Einrichtung eines staatlichen Schienen- und Eisenbahnnetzes beschlossen. Die königliche Regierung unter Wilhelm I. bestand auf einer staatsgelenkten Verkehrerschließung mit Stuttgart als zentralem Verkehrsknoten, trotz hoher Kosten.

M1 Der Bahnhof Stuttgart und seine Rolle als Knotenpunkt für die Entwicklung Stuttgarts:

Bis 1922 befand sich der Stuttgarter Hauptbahnhof an der heutigen Bolzstraße. Er entstand mit Empfangsgebäude und Gleishalle 1845/46 nach Plänen Carl Etzels. Beim Umbau unter Georg Morlok 1867/1868 erhielt der Personenbahnhof sein markantes Gepräge im Stil der Neo-Renaissance. Stuttgarts erster Bahnhof befand sich an der Schlossstraße, heutige Bolzstraße. Das 1846 fertiggestellte Bahnhofgebäude existiert in Teilen noch, wenngleich heute nichts mehr an seine frühere Zweckbestimmung erinnert. (...)

Der in Stuttgart geborene und mit Erfahrungen im Eisenbahnwesen aus Frankreich und Österreich ausgestattete Carl Etzel gab den Planungen ab 1843 eine neue Richtung. Nach seiner Ansicht musste Stuttgart das Zentrum des württembergischen Bahnnetzes werden. So entwarf er eine Trasse von Cannstatt her kommend entlang der königlichen Anlagen in die Stadt hinein und eine in Richtung Ludwigsburg führende Strecke, die den Talkessel zum Pragsattel hin ansteigend verlassen sollte. Etzels Linienführungen bedingten Neigungswerte von zehn Promille, was in der Frühzeit des Eisenbahnwesens als relativ hoch galt. Die Erfahrung zeigte aber, dass diese Steigung schon damals praktikabel war. Als Bahnhofstandort wählte Etzel das „Schlossstraßenquadrat“, wie es genannt wurde – ein damals noch recht junges, nordwestlich des Neuen Schlosses gelegenes Stadtviertel, das von der Schlossstraße, der Friedrichstraße, der Königstraße und der Kronenstraße umschlossen war. (...) Der erste Stuttgarter Bahnhof ging am 15. Oktober 1846 zusammen mit den Strecken von Cannstatt und nach Ludwigsburg in Betrieb. Die Personenstation verfügte nur über vier Gleise. Dem Gebäude an der heutigen Bolzstraße schloss sich eine rund 113 Meter lange Bahnsteighalle an. Die Anlage war an dieser Stelle nur rund dreißig Meter breit, so dass sie von der Stadt her kaum auffiel. Zwischen der Kronen- und der Schillerstraße wurden die Streckenäste nach Cannstatt und Feuerbach auseinandergeführt. Jeweils ein Lokomotiv- und ein Wagenschuppen flankierten mit ihren Stirnseiten in Hochlage die damalige Schillerstraße, während die genannten Strecken an ihnen beiderseits vorbeiführten. Vom Ludwigsburger Ast zweigten einige Gleise zu einem ab 1847 existierenden Güterbahnhof ab.

Diese erste, kleine Bahnhofsanlage entsprach nur für kurze Zeit den Anforderungen. Schon Ende der 1850er Jahre stand fest, dass der Bahnhof erheblich ausgedehnt werden musste. Bei dem in den 1860er Jahren erfolgten Um- und Ausbau wurden nordwestlich der bestehenden Bahnhofshalle ein neuer Mittelbau und eine weitere Gleishalle errichtet. Diesen Umbau leitete Georg von Morlok, der im Dienst der württembergischen Staatsseisenbahnen stand und zu den bedeutendsten württembergischen Eisenbahningenieuren zählt. Der den Reisenden dienende Mittelbau enthielt Wartesäle und Fahrkartenschalter sowie Räumlichkeiten für die Post und die Abfertigung von Gepäck. Eine prächtige Neorenaissance-Fassade mit fünf Torbögen, die von Säulen flankiert wurden, prägte nun die damalige Schlossstraße. (...) Gleichzeitig wurde ein im Vorfeld des neuen Personenbahnhofs gelegener, ausgedehnter Güterbahnhof eröffnet. Dieser war für die Entwicklung der Stadt Stuttgart von elementarer Bedeutung, denn für nahezu ein Jahrhundert hing die Versorgung der ständig wachsenden Großstadt in hohem Maße von eben diesem Umschlagplatz für Güter ab. Als Ersatz für die aus dem Jahr 1846 stammende Bahnsteighalle entstand eine neue rechtsseitige Halle. Diese ging am 15. Oktober 1868 in Betrieb. Der Personenbahnhof verfügte seitdem über acht Gleise. Der nun vollständig ausgebaut, neue Stuttgarter Zentralbahnhof erstreckte sich über eine Länge von 1450 Metern. Die Breite des Personenbahnhofs betrug fast 90 Meter, im Bereich des Güterbahnhofs erreichte die Anlage aber eine Breite von rund 230 Metern, an der Wolframstraße sogar rund 400 Meter. Aber auch dieser durch Georg von Morlok geplante Bahnhof war schon um 1890 derart ausgelastet, dass eine Erweiterung unumgänglich war. So wurden um 1900 im Personenbahnhof jährlich rund 7,4 Millionen Reisende gezählt. Täglich verkehrten 300 Züge. Im Güterbahnhof wurden während eines Jahres etwa 650.000 Tonnen Güter umgeschlagen. (...) Der Betrieb im alten Stuttgarter Zentralbahnhof endete am 23. Oktober 1922 nachts um zwei Uhr. Zwei Stunden später begann der Betrieb im neuen Hauptbahnhof an der Schillerstraße.

Andreas Räntzsch, Alter Centralbahnhof, publiziert am 19.04.2018 in: Stadtarchiv Stuttgart,
URL: https://www.stadtlexikon-stuttgart.de/article/5d52f508-3097-45e5-bdd4-e1b6c704153e/Alter_Centralbahnhof.html



Westliche Gleishalle um 1875. Archivsignatur: Stadtarchiv Stuttgart 9200
Fotosammlung F 32867, Rechte: CC BY-SA 3.0 DE



Wartesaaltrakt um 1875. Archivsignatur: Stadtarchiv Stuttgart 9200
Fotosammlung F 2065/151, Rechte: CC BY-SA 3.0 DE

M2 Statistiken zur Entwicklung Stuttgarts in der Hochmoderne

nach Paul Sauer, Das Werden einer Großstadt. Stuttgart 1871 – 1914. Stuttgart 1988, S. 16 u. 31

a) Bevölkerung
Stuttgarts

Jahr	Bevölkerungszahl
1802	21 545
1820	22 503
1846	50 031
1861	63 314
1871	91 623
1880	117 303
1890	139 817
1900	176 705
1910	286 218

b) Bevölkerung
Deutsches Reich:
1871: 40 997 000
1910: 64 568 000

c) Bevölkerung
Württemberg:
1871: 1815000
1910: 2 427 000

d)
Güterverkehr Hauptbahnhof:
1852: 31 000t
1895 860 000t
1910 1000 000t
Zahlen nach Räntzsch, momente
1/07, S- 18

e) Personenbahnhof Schlossstraße:
Passagierzahlen
1852: 1 Mio Passagiere im Jahr
1895: 6 Mio Passagiere im Jahr
1910: 10 Mio Passagiere im Jahr

f) Vor 1907 gab es keine Firmen mit mehr als 1000 Beschäftigten in Stuttgart. Der Stand 1914 ist:

Elektromotorische Fabrik Bosch	4200
Daimler-Motorengeellschaft	3000
Kleiderfabrik Bleyle	1400
Cannstatter Dampfbackofenfabrik	1000
Schuhfabrik Haueisen	1000
Union Verlagsgesellschaft	1000

M3 Der Obmann des Stuttgarter Bürgerausschusses Kraut zur Entwicklung Stuttgarts 1901:

„Stuttgart braucht ein größeres Wasser als den Nesenbach. Wenn der Neckar nicht zu ihm kam, so musste es zum Neckar kommen. (...) Dampf und Elektrizität. Handel und Industrie drücken der jetzigen Zeit ihren Stempel auf, sie verlangen gebieterisch die Konzentration größerer Mittelpunkte an den natürlichen Verkehrsstraßen, und deshalb müssen wir in Stuttgart weiterschreiten und größer werden.“ Chronik der Stadt Stuttgart 1901, S.130f

M4 Schwabtunnel 1904

Der 1894 – 1896 unter Stadtbaurat Carl Kölle erbaute Schwabtunnel verband die Arbeitersiedlungen in der Karlsvorstadt (Heslach) mit den Industriestandorten im Stuttgarter Westen. Er war der damals breiteste Straßentunnel Europas und der erste weltweit, durch den ein Automobil gefahren ist. Zwischen 1902 und 1972 verkehrte dort auch die Straßenbahn, somit war er auch der erste Straßenbahntunnel der Welt.

Arbeitsauftrag:

Analysieren Sie die Materialien M1 – M7 in der Gruppe und beantworten Sie die Leitfrage. Sie können dazu arbeitsteilig vorgehen. Präsentieren Sie Ihr Ergebnis mit Hilfe einer concept map.

Hilfestellung 1:

Klären Sie folgende Teilfragen:

- wer hat den Bau eines Bahnhofs in Stuttgart veranlasst und mit welcher Absicht? Wie wirkte sich der Bau des Bahnhofs im weiteren Verlauf aus?
- um wieviel Prozent hat sich die Bevölkerung Stuttgarts (auch im Vergleich zu Württemberg und Deutschland) vergrößert?
- welche Rolle spielte der Stuttgart Gemeinderat (Bürgerausschuss) bei der Modernisierung Stuttgarts?
- wie hat sich das Transportmittel Straßenbahn zwischen 1863 und 1900 verändert (Aussehen, Antrieb, Technik ...)? welche Folgen könnte das gehabt haben?

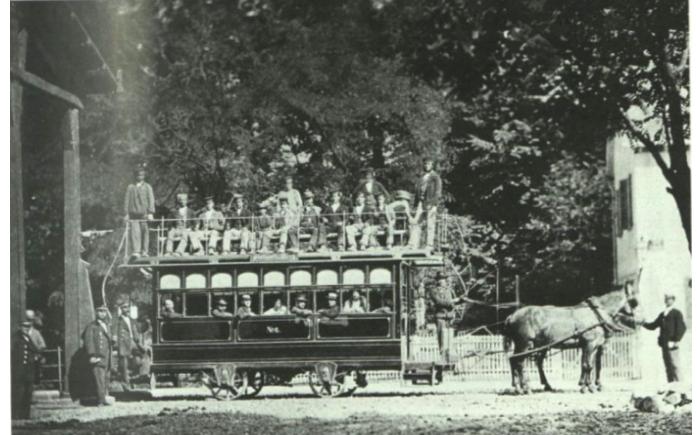
Hilfestellung 2:

Verwenden Sie für Ihre Antwort in der Gruppe folgende Begriffe: Mobilität – Knotenpunkt – Vernetzung – Bevölkerungswachstum – Beschleunigung – Industrialisierung – Automobil – Infrastruktur – Elektroindustrie

M6 Entwicklung der Straßenbahn in Stuttgart



1863: Der Verkehr zwischen Stuttgart und Cannstatt (Bäderverkehr) © Württembergische Landesbibliothek



1868: „Imperialwagen“ der 1868 gegründeten Stuttgarter Pferdebahn-AG (SPE) für den Bäderverkehr zwischen Stuttgart und Berg. Stuttgart war damit nach Berlin und Hamburg die 3. deutsche Stadt mit Pferdestraßenbahn.

© Stadtarchiv Stuttgart: 9200 - F 25366



1887: Mehrere Wagen (mit Werbung) der SPE vor dem Königsbau, Nähe Hauptbahnhof. © Stadtarchiv Stuttgart: 9200 - F 9645



Um 1900: Stuttgarter Straßenbahnen vor dem Königsbau, Nähe Hauptbahnhof © Stadtarchiv Stuttgart: 9200 - F 6141, Rechte: Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Metz

M7 Die Daimlerwerke in Stuttgart, Postkarte 1915 © Stadtarchiv Stuttgart Bestand 9450 Postkartensammlung H 67/1



Erwartungshorizont:

Der Stuttgarter Bahnhof entwickelt sich schnell zum Verkehrs- und Handelsknotenpunkt, durch den der Gütertransport und der Personenverkehr im Raum Stuttgart eine enorme **Beschleunigung** erfahren. Diese staatlich geförderte **Mobilität** (Bahnhofsbau, Eisenbahn, Tunnelbau) initiiert den Industrialisierungsprozess und treibt ihn voran (Rohstoffe, Arbeitskräfte, Vernetzung). Industrielle Nachfrage, erhöhter Güterverkehr und ein mobiles Arbeitskräftepotential lassen weitere Industriezweige (Automobil, Elektro) entstehen. Dadurch kommt es zu einem weiterem Zuzug der Bevölkerung, Städtewachstum und Eingemeindungen, die durch neue Verkehrsinfrastruktur (elektrische Straßenbahnen) miteinander verbunden werden. (**Urbanisierung**)