

Beschreibung
des
Oberamts Cannstatt.

Herausgegeben
von dem
K. Statistischen Landesamt.

Mit Abbildungen im Text, einer Karte und einem Kilometerzeiger des Oberamts,
sowie einem Stadtplan.

Stuttgart.
Kommissionsverlag von W. Kohlhammer.
1895.

Von den im Jahre 1892 ausgegebenen Sparkassenbüchern lauteten auf Beträge in der Höhe

	im Bezirk	im Lande
bis zu 100 M.	43,4 %	38,7 %
100—200 "	18,0 "	15,2 "
200—500 "	23,5 "	22,6 "
500—1000 "	14,2 "	17,0 "
über 1000 "	0,9 "	6,5 "

Während hienach, im Vergleich zum ganzen Land, die auf die niedersten Beträge ausgestellten Kassenbücher im Bezirk überwiegen, entfällt auf diejenigen mit höheren Beträgen im ganzen Land ein größerer Anteil als im Bezirk.

Gleichfalls dem Sparzwecke dienen eine Anzahl privater Sparvereine insbesondere in der Stadt Cannstatt: Spar- oder August-Verein (gegr. 1877), Georgii-Sparverein (1867), Kronenverein (1881), Mai-Sparverein (1876), Männerparverein, Gesellschaft Fortuna (1881), Gesellschaft Glückauf (1881), Neuer Sparverein (1889), Märzparverein (1893), sowie die Sparvereine der Arbeiter in der Maschinenfabrik Esslingen (1888), derjenigen in der Maschinenfabrik Werner und Pfleiderer (1892), derjenigen in der Maschinenfabrik von J. G. Mailänder (1890), derjenigen in der Fabrik Gutmann und Marx (1890).

Ferner besteht in Cannstatt und Mühlhausen eine Pfennigsparkasse und Schülersparkassen in Münster, Rothenberg und Sillenbuch.

Vornehmlich landwirtschaftlichen Interessen dienen sodann eine Anzahl Raiffeisenscher Darlehenskassen, über deren Vermögen, Umsätze und Mitgliederzahl im Abschnitt „Landwirtschaft“ S. 286 das Nähere angegeben ist.

8. Verkehrswesen.

a) Landstraßen.

Der Stand des Straßenwesens im Bezirk Cannstatt ist ein vortrefflicher. Ehe das Dampfroß seinen Einzug in Württemberg hielt, bildete die Stadt Cannstatt den Mittelpunkt der wichtigsten Straßen des Landes. Es führte durch den Bezirk Cannstatt die bedeutendste Handelsstraße von Ulm nach Heilbronn und Frankfurt a. M. und zwar von Esslingen aus einerseits über Ober- und Untertürkheim nach Cannstatt, andererseits über Hedelfingen, Wangen und Berg nach Stuttgart. Der Verkehr auf dieser Straße war, besonders im früheren Mittelalter, sehr lebhaft; sie wurde sowohl von den niederländischen und rheinischen Kaufleuten benutzt, wenn dieselben nach Venedig reisten, als auch von den Venetianern, wenn sie zum Rhein oder nach Holland zogen. Ferner gingen von Cannstatt folgende wichtige Handelsstraßen aus: die Nürnbergerstraße, welche an Fellbach vorbei nach Waiblingen,

Schorndorf, Gmünd, Alen und Nördlingen führte; die Straße von Cannstatt über Schwieberdingen einerseits nach Enzweihingen, Bruchsal und Speier, andererseits nach Enzberg und Straßburg; die sog. Schweizerstraße, welche über Stuttgart, Herrenberg, Vaihingen und Tuttingen nach Schaffhausen und der Schweiz führte.

Als Goethe im Herbst 1797 von Cannstatt nach Nürnberg gefahren war, schrieb er an Cotta: wie die schönen Württenberger Chaussees von Cannstatt aus verborben sind (durch die Truppenzüge), davon wird Ihnen der Kutscher die betrübteste Relation machen können. 1812 schreibt Memminger über die hölzerne Neckarbrücke in Untertürkheim, welche der Fiskus, die Kommune und die Amtsstadt unterhalte: sie werde sehr streng gebraucht, weil alle Lastwagen gehalten sind, auf dem rechten Neckarufer nach Cannstatt zu fahren und das sog. Mühlsträßlein von Wangen nach Berg zu meiden. — Ältere Verbesserungen der Straßen fanden wir erwähnt: 1597 auf der „Prag“, 1692 zwischen dem Kahlenstein und Neckar, 1721 ff. Pflasterung der Pragstraße. (1769 ff. lange Verhandlungen mit Baden wegen der Verbesserung der Straße von Cannstatt nach Pforzheim.) Eine größere Straßenkorrektur wurde 1847 zwischen Cannstatt und Waiblingen vorgenommen und kostete bei einer Länge von 495 Ruten 21 375 Gulden.

Von den zahlreichen, die Orte des Bezirks untereinander und mit den Orten der benachbarten Bezirke verbindenden Straßenzügen sind Staatsstraßen (d. i. von der Königl. Straßenbauverwaltung unterhalten): 1. die Straße von Cannstatt bis zum Pragwirthshaus, 2. die in den Bezirk fallende Strecke der Straße Stuttgart—Pragwirthshaus, 3. die Straße von Berg bis Cannstatt, 4. die Straße von Deffingen bis Neckarremis (N. Waiblingen), 5. von Cannstatt über Fellbach nach Waiblingen, 6. die Straße von Cannstatt nach Untertürkheim, 7. die Neckarbrücke bei Untertürkheim, 8. die Straße von Berg über Wangen und Hedelfingen nach Eßlingen. Die Länge sämtlicher Staatsstraßen im Bezirke beträgt 21,06 km, auf je 100 qkm Fläche entfallen im Bezirke 19,9, im Kreise 18,2, im Lande 15,6 km, auf je 10 000 Einwohner im Bezirke 4,5, im Kreise 9,1, im Lande 15,0 km Staatsstraßenlänge.

Die Straße Stuttgart—Pragwirthshaus, welche wie bemerkt teilweise in den Bezirk fällt, sowie die Straße Berg—Cannstatt, welche seit der im September 1893 erfolgten Eröffnung der König-Karls-Brücke eine den Verkehr wesentlich erleichternde Verkürzung erfahren hat, sind in der Beschreibung des Königreichs Württemberg 1884, II 1 S. 827 als die verkehrsreichsten des Landes aufgeführt. Auch auf den Straßen Cannstatt—Untertürkheim und Berg—Wangen—Hedelfingen, sowie Cannstatt—Fellbach ist der Verkehr ein sehr lebhafter.

Die Aufsicht über den Zustand der Staatsstraßen und Brücken und die Besorgung der laufenden Unterhaltung liegt der Straßenbauinspektion Cannstatt ob, welche diese Obliegenheit außerdem auch für die Oberämter Böblingen, Eßlingen, Kirchheim und Leonberg hat.

An die Staatsstraßen schließt sich ein Netz von Bizzinalstraßen. Zu nennen sind diejenigen: 1. von Cannstatt nach Münster, Hofen, Schmiden; 2. von Fellbach nach Schmiden, Kommelshausen, Untertürkheim; 3. von Hedelsingen nach Obertürkheim, Ruith (DA. Stuttgart), Rohrer, Heumaden (DA. Stuttgart); 4. von Hofen nach Schmiden; 5. von Mühlhausen nach Zagenhausen, Aldingen und Kornwestheim (DA. Ludwigsburg); 6. von Münster nach Mühlhausen (wird zurzeit umgebaut); 7. von Obertürkheim nach Uhlbach, Eßlingen und Untertürkheim; 8. von Döffingen nach Schmiden und nach Waiblingen; 9. von Rohrer nach Stuttgart und Sillenbuch; 10. von Kommelshausen nach Waiblingen, Stetten und Endersbach (DA. Waiblingen); 11. von Rothenberg nach Uhlbach; 12. von Schanbach nach Krumhardt (DA. Eßlingen), Michelberg (DA. Schorndorf), Lobenroth, Strümpfelbach (DA. Waiblingen) und Blochingen (DA. Eßlingen); 13. von Schmiden nach Waiblingen; 14. von Sillenbuch nach Ruith, Riedenberg und Degerloch (DA. Stuttgart); 15. von Stetten nach Endersbach und Schanbach; 16. von Uhlbach nach Rüdern (DA. Eßlingen); 17. von Untertürkheim nach Rothenberg; 18. von Wangen nach Untertürkheim; 19. von Zagenhausen nach Zuffenhausen (DA. Ludwigsburg). 20. Zurzeit im Bau begriffen ist eine Straße von Stetten nach Eßlingen. — Die Unterhaltung erfolgt fast durchaus durch die Amtskörperschaft. —

An größeren Brücken über den Neckar sind zu nennen die steinerne Wilhelmsbrücke und die neue eiserne König-Karls-Brücke bei Cannstatt (s. die Ortsbeschreibung), sodann die eisernen Brücken bei Untertürkheim und bei Obertürkheim. Die Orte Hofen und Mühlhausen werden durch eine Fähre miteinander verbunden.

b) Wasserstraßen.

Die württembergischen Fürsten bemühten sich schon frühe, den Neckar auch oberhalb Heilbronn durch das Fürstentum „schiffgänglich“ zu machen. Herzog Christoph, welcher 1553 von Kaiser Karl V. das Privilegium hiezu erhielt, stellte seinen Landständen vor, man werde mittels des Neckars die niederländischen Waren leichter und

mit weniger Gefahr als auf der Ahe ins Land und den Neckarwein, „welcher vor andern Weinen besonders in heißen Zonen anmutig und berühmt sei“, leicht nach Niederdeutschland versenden können. Jedoch erst im Jahre 1713, unter Herzog Eberhard Ludwig, wurde der obere Neckar von Heilbronn bis Cannstatt notdürftig schiffbar und von 1716 ab fuhren wöchentlich regelmäßig 2 Schiffe von Cannstatt nach Heilbronn und zurück. Herzog Karl errichtete zu Cannstatt 1743 eine Schiffsfaktorei und ließ daselbst einen Kraken bauen. Allein die Schifffahrt auf dem oberen Neckar war nicht lebensfähig, weil in Heilbronn, der dortigen Wehre wegen, umgeladen werden mußte und der Uebergang über die Wehre bis Cannstatt meist schwierig war. So hatte bis 1810 die Schifffahrt von Heilbronn bis Cannstatt fast vollständig aufgehört und erst König Wilhelm I. gelang es, dieselbe wieder neu zu beleben.

Bis in die 40er Jahre war der Schifffahrtsverkehr nicht unbedeutend (s. Ortsbeschreibung Cannstatt). Im Jahre 1841 z. B. wurden von Cannstatt aus auf 680 Fahrzeugen 243 281 Zentner Waren verladen; angekommen sind im gleichen Jahre 222 006 Ztr. Waren auf 842 Schiffen. Bald darauf begann infolge der Entwicklung des Eisenbahnwesens die rückläufige Bewegung und heute gehen nur noch Flöße auf dem Neckar. Auch die Zahl dieser ist in stättem Sinken begriffen. Während im Jahre 1875 noch 170 Flöße durch die Cannstatter Gasse passierten, waren es im Jahre 1892 nur noch 16.

c) Eisenbahnen.

Den Bezirk durchschneiden die 2 bedeutendsten Eisenbahnlinien Württembergs, nämlich die doppelgleisige Zentralbahn Bretten—Ulm und die bis Waiblingen doppelgleisige Remsthalbahn Cannstatt—Nördlingen. Von den Bezirksorten sind Eisenbahnstationen: an der Zentralbahn Cannstatt (Zweigstation), Untertürkheim, Obertürkheim, an der Remsthalbahn Fellbach, sowie Kommelshausen, letztere jedoch nur Haltestelle für den Personenverkehr. Die Zentralbahn durchschneidet zwischen den Stationen Feuerbach und Stuttgart den Bezirk auf eine kurze Strecke, tritt dann zwischen den Stationen Stuttgart und Cannstatt vor dem Rosensteintunnel wieder in den Bezirk ein und verläßt denselben hart vor dem Stationsgebäude Obertürkheim. Die Remsthalbahn, welche in Cannstatt ihren Ausgangspunkt hat, verläßt den Bezirk ca. 1 km nach der Station Fellbach. Von Kunstbauten innerhalb des Bezirks sind zu erwähnen der Pragtunnel bei Feuerbach (828 m lang), welcher zur Hälfte in den Bezirk

fällt, der Rosensteintunnel bei Cannstatt (363 m lang), der Tunnel der neuen Verbindungsbahn Untertürkheim-Kornwestheim (s. u.) bei Münster (272 m lang), der Viadukt der Zentralbahn über den Neckar bei Cannstatt, sowie die Viadukte der neuen Verbindungsbahn Untertürkheim-Kornwestheim über den Neckar bei Münster und über den Feuerbach bei Zazenhausen.

Der Bezirk Cannstatt war von sämtlichen Bezirken des Landes der erste, in welchem der Eisenbahnbau zur Ausführung kam.

Die Berichte über die erste Einführung des neuen Verkehrsmittels, das berufen war, das ganze Volksleben umzugestalten, verdienen, auch hier der Nachwelt überliefert zu werden. Die Vermessungen und Aussteckungen von der Schlossstraße in Stuttgart abwärts durch die Gärten bis gegen den Rosenstein wurden im März, die Arbeiten selbst am 26. Juni 1844 begonnen, und zwar an dem unter der Prag durchzuführenden Tunnel, die Grabarbeiten am Tunnel unter dem Rosenstein anfangs Juli (W. Jahrb. 1844 S. 58). Am 3. Oktober 1845 besichtigte König Wilhelm die in der Ausführung begriffenen Gebäude des Cannstatter Bahnhofes. Sofort wurde vor dem König mit der sechsräderigen Lokomotive „Neckar“ aus der Maschinenfabrik von Baldwin und Whitney in Philadelphia auf der Eisenbahn in der Richtung gegen Esslingen eine Probefahrt unternommen. Zuerst wurde die Maschine allein in Bewegung gesetzt, dann derselben ein Personenwagen mit 56 Sitzen angehängt, der sich schnell aus der Reihe der umstehenden Zuschauer mit Herren und Damen füllte, und nun ging der Zug in raschem und sicherem Lauf bis in die Nähe von Untertürkheim und zurück, worauf zuletzt noch ein Schnelllauf durch den Einschnitt des Seelbergs folgte. (Schwäb. Kronik Nr. 272.) Am 5. Oktober fand die erste Spazierfahrt mit der Lokomotive „Neckar“ und dem nordamerikanischen Musterwagen statt, an welcher der Finanzminister v. Gärtnner mit mehreren höheren Staatsbeamten, im ganzen ungefähr 50 Herren und Damen, teilnahmen. Der Zug setzte sich um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr in Bewegung und durchlief die ungefähr eine Poststunde lange Bahnstrecke vom Bahnhof in Cannstatt bis in die Mitte des Wirtschaftsgartens zum Hirsch in Untertürkheim in 5 Minuten, ging dann sogleich nach Cannstatt zurück und zum zweitenmal nach Untertürkheim, von wo aus nach einer Rast von etwa einer Stunde die wirkliche Rückfahrt in derselben Weise erfolgte. Eine unabsehbare Menschenmenge war auf dem Bahnhof und längs der Bahn bis Untertürkheim versammelt, um das für viele neue Schauspiel mitanzusehen, das ohne allen Anstoß vor sich ging. Allgemein wurde der schnelle und sichere Gang der schönen Maschine, die gewandte und zuverlässige Führung derselben, sowie die ebenso geschmackvolle, als zweckmäßige Ausstattung und Einrichtung des Wagens bewundert. Von allen Seiten hörte man neben Aeußerungen des wachsenden Vertrauens in die Unternehmung den lebhaften Wunsch, daß dem Publikum bald das Vergnügen solcher, wenn auch noch kurzer Fahrten durch die reizende Gegend mittels Eröffnung des Betriebs auf der Strecke von Cannstatt nach Untertürkheim gewährt werde (ebendas. 274). Da auf der kleinen Station Untertürkheim keine Drehscheibe war, so bediente man sich je einer Lokomotive zur Hin- und der anderen zur Zurück-

fahrt. Am 22. desselben Monats begannen die regelmäßigen Fahrten auf dieser Bahnstrecke und es wurden allein schon in den ersten 5 Tagen, vom 22. bis 27. Oktober, 8769 Personen befördert. Es waren die beiden Lokomotiven „Neckar“ und „Fils“ im Betrieb. Vier große Personenwagen, 2 dritter, einer zweiter und einer halb zweiter, halb erster Klasse, waren im Gange, von welchen der eine zweiter Klasse (der gelbe) aus Nordamerika gekommen, die 3 anderen Wagen aber in Stuttgart in der Fabrik von Biefens, Münch und Starker gefertigt sind. Wenn wir diese Personenwagen mit denen mancher anderen Staaten vergleichen, so müssen wir zuerst den von Sr. Majestät dem König selbst ausgesprochenen leitenden Grundsatz der Humanität mit größtem Dank anerkennen, daß auch auf die Wagen der letzten Klasse alle Sorgfalt verwendet wurde. Wir haben keine Stehwagen (ebendas. 291). Am 20. November wurde die Strecke von Cannstatt bis Gfilingen dem Verkehr übergeben. Am 27. September 1846 sah man zum erstenmal die Eisenbahn zwischen Stuttgart und Cannstatt in wirkliche Thätigkeit versetzt, indem mittags mehrere der Herren Minister die Räte ihres Departements zu einer Mittagstafel im Cannstatter Kursaal versammelt hatten, wohin sie durch die Lokomotive „Stuttgart“ geführt wurden. Der Austritt des Zugs aus dem Tunnel und die Ueberfahrt über den Neckar auf der hohen Eisenbahnbrücke gewährte einen majestätischen Anblick. (Schwäb. Kron. 271.) Am 8. Mai war der letzte Schlußstein an dem 2900 Fuß langen Bragtunnel (s. o.) versetzt, am 4. Juli das Gewölbe des Rosensteintunnels, welcher durch den aus Keupermergel, Flußgeschiebe, Lehm und Sand bestehenden und von Quellen durchdrungenen Hügel auf eine Länge von 1270 Fuß gebrochen werden mußte, geschlossen und zur selben Zeit der Viadukt über den Neckar bei Cannstatt vollendet worden. (W. Jahrb. 1846 S. 16 f.)

Am 22. Oktober 1845 wurde, wie erwähnt, die erste württembergische Eisenbahnstrecke Cannstatt—Untertürkheim, Länge 3,70 km, am 7. November desselben Jahres die Strecke Untertürkheim—Obertürkheim, Länge 2,39 km, am 15. Oktober 1846 die Strecke Cannstatt—Stuttgart—Ludwigsburg dem Betrieb übergeben. Die Remsthalbahn wurde, von Cannstatt bis Wasseralfingen, am 25. Juli 1861 eröffnet.

Zurzeit ist im Bezirk eine weitere Bahn im Bau begriffen, eine sogenannte Verbindungsbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim.

Die Zahl der täglichen Züge auf der Strecke Stuttgart—Cannstatt war im Jahre 1892 auf 136 von 64 im Jahre 1870 gestiegen, so daß die genannte Strecke unter den gesamten zweigleisigen Bahnen Deutschlands und Oesterreichs hinsichtlich des Zugverkehrs die vierte Stelle einnahm (mehr nur: Elberfeld—Barmen, Elberfeld—Bohwinkel, Wien—Penzing). Daher wurde behufs Ablenkung insbesondere des durchlaufenden Güterverkehrs vom Bahnhofe Stuttgart—Cannstatt und Stuttgart—Zuffenhausen eine Umgehungsbahn für notwendig erachtet.

Dieselbe zweigt von dem neu anzulegenden großen Rangierbahnhof Untertürkheim (s. die Ortsbeschreibung), mit welchem auch die Remsbahn durch ein Verbindungsgeleise in Zusammenhang gebracht wird, so daß künftig die Güterzüge der Remsbahn nicht mehr nach Cannstatt einzufahren brauchen, in nordwestlicher Richtung ab, unterfährt die Remsbahn und die Waiblinger Straße bei Cannstatt, durchschneidet den Sulzerrain daselbst und übersezt in einer Höhe von ca. 30 m über der Thalsohle das Neckarthal mittels eines 674,6 m langen Viadukts oberhalb Münster, erreicht die dort vorgesehene Station und wendet sich sodann gegen den Ausläufer der Cannstatter Heide im Gewand Schnarrenberg, welcher mit einem 272 m langen Tunnel durchbrochen wird. Von da führt die Bahn zum Feuerbachthal bei Bazenhausen, überschreitet dasselbe mittels eines 181,8 m langen Viadukts in einer Höhe von ca. 35 m über der Thalsohle und wendet sich mit Unterführung der Ludwigsburger Staatsstraße in einem Bogen gegen die Hauptbahn, um in den parallel der bestehenden Hauptbahn anzulegenden Rangierbahnhof Kornwestheim einzumünden.

Die nachstehende Tabelle giebt eine Uebersicht über die Größe des Personen-, Güter- und Kassenverkehrs auf den Bahnhöfen Cannstatt, Untertürkheim, Obertürkheim und Fellbach in absoluten Zahlen und in Ordnungsziffern hinsichtlich des Verhältnisses zu den übrigen Eisenbahnstationen des Landes.

Nächst der Hauptstadt hat die Stadt Cannstatt den größten Personenverkehr von sämtlichen Eisenbahnstationen des Landes. Derselbe ist in stäter Zunahme begriffen und hat sich in dem 12jährigen Zeitraum 1882/94 um mehr als das doppelte erhöht. Auch Untertürkheim und Obertürkheim nehmen hinsichtlich des Personenverkehrs eine hervorragende Stelle ein, und zwar ist derselbe dort ebenfalls, insbesondere in den letzten Jahren, in stätigem Steigen begriffen und hat sich innerhalb des 12jährigen Zeitraums 1882/94 in beiden Orten mehr als verdreifacht. Während im Jahre 1882 Untertürkheim an 11., Obertürkheim an 30. Stelle stand, ist seitdem ersteres an die 7., letztes an die 12. Stelle gerückt. Weniger stark ist der Personenverkehr in Fellbach, aber auch dort zeigt der Verkehr ein stätiges, beträchtliches Wachstum, so zwar, daß Fellbach, welches hinsichtlich der Personenfrequenz im Jahre 1882 noch an 80. Stelle stand, im Betriebsjahre 1893/94 bereits die 44. Stelle einnahm. Die neue Haltestelle Kommelshausen hatte im Betriebsjahre 1893/94 eine Personenfrequenz von 32 699 und nahm hierin unter den 373 Stationen des Landes die 222. Stelle ein.

Ein schwankenderes Bild zeigt der Güterverkehr. In Cannstatt und Fellbach ist derselbe zwar gleichfalls im Steigen begriffen, doch nicht in solcher Progression wie der Personenverkehr. Sodann ist Cannstatt, welches nach der Zahl der Tonnen im Jahre 1882 nach Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Gßlingen, Ludwigsburg, an 6. Stelle stand, im Jahre 1889 an die 8. Stelle getreten, indem es von Reutlingen und Bretten überholt

Jahre	Bahnhof Cannstatt						Bahnhof Untertürkheim					
	Personen-	Güter-	Rassen-	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Personen-	Güter-	Rassen-	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.
	verkehr	verkehr	verkehr				verkehr	verkehr	verkehr			
	Personen	Tonnen	Mark				Personen	Tonnen	Mark			
1882/83	1 113 743	2	83 881	6		7	197 024	11	20 090	37	80 647	72
1888/89	1 731 157	2	114 987	5		6	453 391	8	18 072	57	116 694	62
1889/90	1 894 585	2	115 804	8		7	503 321	8	17 464	69	144 762	55
1890/91	1 848 748	2	116 065	8		7	516 038	8	18 114	69	139 616	57
1891/92	1 948 911	2	120 694	8		7	520 107	8	23 327	56	176 942	49
1892/93	2 236 760	2	123 592	8		7	615 543	7	17 988	76	153 391	55
1893/94	2 737 072	2	128 367	7		6	673 916	7	21 874	60	158 575	58

Jahre	Bahnhof Obertürkheim						Bahnhof Fellbach					
	Personen-	Güter-	Rassen-	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Personen-	Güter-	Rassen-	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.	Ordn.-Ziff.
	verkehr	verkehr	verkehr				verkehr	verkehr	verkehr			
	Personen	Tonnen	Mark				Personen	Tonnen	Mark			
1882/83	121 370	30	14 434	54	109 958	59	57 254	80	9 235	86	16 486	179
1888/89	272 336	13	16 073	67	104 053	66	90 076	58	10 857	97	24 931	170
1889/90	299 053	13	17 127	71	114 238	64	95 262	62	11 907	95	34 301	144
1890/91	308 514	13	16 947	75	117 666	68	108 597	58	13 952	86	49 733	112
1891/92	329 060	13	16 052	82	111 417	73	135 123	42	14 431	89	39 620	141
1892/93	365 197	13	14 924	94	108 994	71	151 198	44	16 270	86	42 853	142
1893/94	429 169	12	15 842	86	111 450	76	156 588	44	13 722	99	49 461	136

wurde; im Betriebsjahre 1893/94 ist Cannstatt jedoch wieder vor Reutlingen getreten. Fellbach hat noch die gleiche Stelle in der Reihenfolge wie im Jahre 1882/83. Der Güterverkehr von Unter- und Obertürkheim ist ein wechselnder, in der Reihenfolge sind dieselben im Jahre 1893/94 verglichen mit 1882/83 bedeutend zurückgetreten.

Der Rassenverkehr zeigt bei sämtlichen 4 Stationen — wohl namentlich infolge der Einführung der billigeren Arbeiterwochenfahrkarten und sonstiger Fahrpreisermäßigungen — ein beträchtliches Schwanken, ist jedoch im letzten Betriebsjahr durchweg gestiegen.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Uebersichten über die von den Bahnhöfen Cannstatt, Untertürkheim, Obertürkheim und Fellbach aus versandten Güter und geben damit zugleich ein Bild über die produktive Seite des wirtschaftlichen Lebens im Bezirk.

In den Jahren 1888/93 wurden an gewerblichen Stoffen und Erzeugnissen versandt:

Versandte Güter	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	Durchschnitt 1888/93
	In Tonnen (1 Tonne = 1000 kg)					
Öle, Fette	1 205	1 676	1 180 ¹ / ₂	891	756 ¹ / ₂	1 122
Zement	54 ¹ / ₂	21	39 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	29	34
Glas	16	6 ¹ / ₂	30 ¹ / ₂	27	28	22
Chemikalien u. Drogen .	24	30	15	13 ¹ / ₂	17	20
Baumw. u. Baumwollabf. .	4 ¹ / ₂	2	74	9	9	19,7
Garne und Twiste . . .	25	34	11 ¹ / ₂	27	157 ¹ / ₂	51
Häute, Leder	236 ¹ / ₂	270	251 ¹ / ₂	274 ¹ / ₂	233 ¹ / ₂	253,2
Knochen	137	155	135 ¹ / ₂	341	254 ¹ / ₂	204,6
Lumpen	427	418 ¹ / ₂	381 ¹ / ₂	694 ¹ / ₂	366	457,5
Mehl, Mühlenfabrikate .	165 ¹ / ₂	149 ¹ / ₂	425	189	331	252
Werkzeugen	1 285	1 856	1 776 ¹ / ₂	1 817	894 ¹ / ₂	1 514
Papier	1 ¹ / ₂	8	26	19	25 ¹ / ₂	16
Kalk	4 910 ¹ / ₂	6 101 ¹ / ₂	5 712	6 818 ¹ / ₂	6 496	6 007,7
Mineralöle, Soda, Schiefer, Schwefelsäure, Stärke, Salpeter . . .	14	50 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂	86	46 ¹ / ₂	54,5
Spiritus, Essig	73	80	24	11 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	38
Steine (gebrannte, Bruch- u. glattbehauene Steine)	7 454	8 423	5 324	4 998	4 443 ¹ / ₂	6 128,5
Teere, Pech, Asphalt . .	248	9 ¹ / ₂	204 ¹ / ₂	227 ¹ / ₂	227	183,2
Röhr. v. Thon u. Zement	856	1 222	1 317	1 279	1 235 ¹ / ₂	1 182
Thonwaren	158	173 ¹ / ₂	197 ¹ / ₂	159	159 ¹ / ₂	169,5
Stein- u. Braunkohlen, Koks, Torf, Holzkohlen	165 ¹ / ₂	150	210	64	143	146,5
Wolle	24 ¹ / ₂	17	9 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	9	14,3
Zink	28 ¹ / ₂	40	24	21 ¹ / ₂	18 ¹ / ₂	26,7
Abfälle	20 ¹ / ₂	8	40 ¹ / ₂	10	47 ¹ / ₂	25,3
Düngemittel	535	751 ¹ / ₂	604 ¹ / ₂	420	396	541,4
Bier	269	214	182 ¹ / ₂	208	211	257
Blei	4	4 ¹ / ₂	44 ¹ / ₂	18	9 ¹ / ₂	16,1
Tabak	22 ¹ / ₂	40 ¹ / ₂	33 ¹ / ₂	34 ¹ / ₂	53 ¹ / ₂	42,9
Sonstige Güter	1 713	1 906	2 134 ¹ / ₂	2 809 ¹ / ₂	2 242	2 161,1

Die Tabelle, in welcher besonders die Ziffern für Öle, Fette, Werkzeugen, Kalk, Steine (gebrannte Steine), Röhren von Thon und Zement, Düngemittel in die Augen fallen, wird durch nachstehende Zusammenstellung der Ausfuhr aus dem Gebiete der Eisenindustrie ergänzt, wo insbesondere, entsprechend der hervorragenden Stellung, welche die Maschinenindustrie im Bezirke einnimmt (vergl. Abschnitt Gewerbe), die Ausfuhr aus dem Gebiete der eisernen Dampfkessel, sowie der Eisen- und Stahlfabrikate hervortreten.

Versandte Güter	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	Durchschnitt 1888/93
	In Tonnen (1 Tonne = 1000 kg)					
Eisen (roh) Alteisen . .	2 024	2 777 ¹ / ₂	2 858	2 844	2 399 ¹ / ₂	2 580,6
Eisen u. Stahl (fassoniert)	2 718 ¹ / ₂	4 224	3 953 ¹ / ₂	1 652 ¹ / ₂	1 901	2 889,9
Eisenbahnsch. u. Schienen- befestigungsmittel . .	618	879 ¹ / ₂	887	201	274	571,9
Eiserne Eisenbahnschwell.	—	148	110	71	21	70
Eiserne Axen u. Räder für Eisenbahnfahrzeuge	440	962 ¹ / ₂	1 130 ¹ / ₂	490	299 ¹ / ₂	664,5
Eis. Dampfkessel, Maschin. u. Maschinenteile . .	4 158	5 298	5 438	4 872 ¹ / ₂	4 642	4 881,7
Eiserne Röhren u. Säulen	249 ¹ / ₂	427	557	143	333	341,9
Eisen- und Stahlbraht .	5	—	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	3	2,5
Eisen- u. Stahlwaren .	363	353 ¹ / ₂	459 ¹ / ₂	638	317 ¹ / ₂	426,3
Erze	—	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	2 547	2 ¹ / ₂	510,5

Auch der Versand von Erzeugnissen der Urproduktion und speziell derjenige von Erzeugnissen der Landwirtschaft weist namhafte Ziffern auf, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Versandte Güter	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	Durchschnitt 1888/93
	In Tonnen (1 Tonne = 1000 kg)					
Weizen, Dinkel, Kernen	38	51	10	57 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	35,7
Roggen	3	4	3 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3,5
Hafer	15	15	30 ¹ / ₂	51	30	28,4
Gerste	121	130 ¹ / ₂	184	76 ¹ / ₂	95	121,4
Hülsenfrüchte, Mais, Malz	126	10	5	37 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	36,6
Lebssaat (Raps etc.) . .	1 ¹ / ₂	—	20	—	157	35,7
Andere Sämereien (Walbfamen)	1 ¹ / ₂	1	1 ¹ / ₂	—	—	0,5
Hopfen	199 ¹ / ₂	252	89	180 ¹ / ₂	153	174,8
Kartoffeln	20 ¹ / ₂	28 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	46 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	40,3
Obst, Gemüse, Pflanzen	236	283	499	648	720	477,2
Wein	563 ¹ / ₂	312	262	129 ¹ / ₂	402	334
Erde, Kies u. Sand .	1 093	736 ¹ / ₂	890	1 706	1 243 ¹ / ₂	1 119,6

Besonders in die Augen fallend ist der bedeutende Versand von Wein, desgleichen von Obst, Gemüse und Pflanzen, weiterhin auch von Hopfen und Gerste, welche letztere hauptsächlich vom Bahnhof Zellbach aus (fruchtreiches Schmidemer Feld!) zur Versendung gelangt.

Ueber den Versand von Pferden, Rindvieh, Schafen, Schweinen und sonstigem Rindvieh giebt die nachstehende Tabelle Aufschluß, wobei zu bemerken ist, daß die beträchtlichen Ziffern zu einem wesentlichen Teil durch die mit dem landwirtschaftlichen Hauptfest verbundenen Viehaustellungen und Prämierungen beeinflusst sind.

Versandte Güter	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	Durchschn. 1888/93
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	
Pferde	465	540	405	300	297	401,4
Rindvieh	3 332	2 858	3 176	3 181	3 591	3 227,6
Schafe	228	6	7	7	592	168
Schweine	5 030	2 384	1 480	1 432	1 992	2 463,6
Sonstiges Vieh, Geflügel	5	4	—	—	1	2

Schließlich dürfte noch die nachfolgende Uebersicht über den Versand forstwirtschaftlicher Erzeugnisse von Interesse sein:

Versandte Güter	1888/89	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	Durchschn. 1888/93
	Tonnen (1 Tonne = 1000 kg)					
Stammholz	42½	117½	57½	42½	200	92
Werkholz, Schnittwaren	251	156	419	180	165½	234,3
Brennholz, Holzschwellen	224	170	260½	139½	158½	190,5
Farbehölzer	1½	3½	1½	5½	2½	2,5
Borke und Lohe	1	69	47½	53½	61	46,4

Daneben ist der Kohlenverbrauch entsprechend den Industrie-Verhältnissen des Bezirks ein sehr bedeutender. Es wurden an Kohlen zugeführt in Tonnen

in	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94
Gannstatt	23 559	22 333	23 972	23 133
Untertürkheim	831	1 103	1 259	1 352
Obertürkheim	2 143	2 021	2 214	2 382
Fellbach	590	826	836	933

und es stand im Jahre 1893/94 die Station Gannstatt hinsichtlich der Größe des Empfangs an Kohlen nach Stuttgart, Heilbronn, Eßlingen, Ulm, Reutlingen, Göppingen, Ludwigsburg an 8. Stelle.

Züge sind — mit Ausnahme der nur in gewissen Zeiträumen und an bestimmten Tagen fahrenden — im Winter 1893/94 täglich gefahren:

zwischen	Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge
Stuttgart—Gannstatt	13	74	27
Gannstatt—Obertürkheim	—	47	22
Gannstatt—Fellbach	—	27	6