

Der Aufstieg Sindelfingens zur Industriestadt

Von Hermann Weisert

Die 1263 von Graf Rudolf von Tübingen gegründete Stadt Sindelfingen ist jetzt 700 Jahre alt. Sie kam nach ihrem Übergang an Württemberg 1351 zum Amt Böblingen, war aber von 1605 bis 1807 als Amt ohne Amtsorte selbständig. Sindelfingen war bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts eine kleine, von Bauern sowie Handwerkern und Webern, welche daneben fast alle Landwirtschaft betrieben, bewohnte Stadt, die im Jahre 1803 2960 Einwohner besaß.

Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert

In Sindelfingen war von der Industrialisierung zunächst nicht allzuviel zu spüren, aber es wandelte sich doch manches. Um den Verlust der Selbständigkeit einigermaßen auszugleichen (1807 war Sindelfingen wieder mit dem Oberamt Böblingen vereinigt worden) und dem monatlichen Pforzheimer Viehmarkt etwas Konkurrenz machen zu können, wurde 1827 beantragt, gleichfalls monatlich Viehmärkte abhalten zu dürfen. Dies wurde nicht in vollem Umfang genehmigt, doch durften seitdem vier Krämer- und Viehmärkte sowie vier weitere Viehmärkte jährlich abgehalten werden (vorher nur vier Krämer- und Viehmärkte).

Im übrigen gab es in Sindelfingen bis 1835 keine Fabriken im eigentlichen Sinn, auch wenn man die Branntweinbrennereien als Fabriken bezeichnete. Die Gewerbe waren zahlreich vertreten: es gab Hafner, Hauderer (Lohnkutscher), Fuhrleute, Barbierer, Glaser, Kübler, Maurer, Schmiede, Pflästerer, Seiler, Schneider, Schuhmacher, Wagner, Zimmerleute, Bäcker, Metzger, Küfer usw. Die Weberei hatte seit dem 18. Jahrhundert stark zugenommen; 1823 gab es 160 Leineweber, darunter 157 Lohnweber, und sieben Strumpfweber. Ferner waren 1823 27 Wirte, zwei Bierbrauer und 13 Branntweinbrenner vorhanden. Die Gewerbesteuer ertrug 1823/24 844 Gulden. Sie ging in den nächsten Jahren zurück; erst seit den dreißiger Jahren begann sie zu steigen.

Sehr bald erkannte man, daß die sich ändernden Verhältnisse bessere und auch andere Arten von Schulen verlangten. Schon 1805 war versucht worden, an der Stelle der zweiten Lateinklasse eine Realschule zu gründen. Dies gelang aber erst 1830 mit der Ein-

führung einer „Reallateinschule“, welche beide Schularten enthielt und 1897 in eine sechsklassige Realschule umgewandelt wurde. 1826 wurde eine Sonntagsschule für Handwerker eingerichtet und 1827 eine Industrieschule für Mädchen (heute Handarbeitsunterricht an der Volksschule). 1857 wurde die gewerbliche Fortbildungsschule (Abendschule) und 1869 die Webschule gegründet. Daneben mußte die schon im 16. Jahrhundert vorhandene „Deutsche Schule“ (die Volksschule) immer mehr vergrößert werden.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse Sindelfingens nicht wesentlich verändert. Seit 1835 gab es eine Fabrik in Sindelfingen; es war die Seidenweberei von Alfred Haid und Karl Spring. Die Inhaber kauften im Februar 1835 von der Stadt das 1832 als Cholera-Krankenhaus errichtete Gebäude Leonberger Straße 2 und verlegten ihre Fabrik von Stuttgart dorthin. Die Firma bestand bis 1858 und war während der ganzen Jahre die einzige Fabrik in Sindelfingen. Im gleichen Jahr wurde eine Seidenwarenfabrik von Konrad Dörr gegründet, der vorher Werkmeister bei Haid und Spring war; es handelt sich offenbar um die Fortführung dieser Firma. Einer der wichtigsten Gründe für diese ungünstigen Verhältnisse, die seit etwa 1850 einen Rückgang der Einwohnerzahl zur Folge hatten, dürften wohl die schlechten Verkehrsverbindungen gewesen sein. Als 1782 bis 1784 die Chaussee von Stuttgart nach Freudenstadt gebaut worden war, hatte man diese auf Sindelfingens Wunsch über den Hasenberg, Sindelfingen und Böblingen geführt. Seit 1807 bemühten sich nun die Böblingen, den Durchgangsverkehr von Sindelfingen abzuziehen, indem sie den alten Weg von Vaihingen durch den Sindelfinger und Böblinger Wald instandsetzten. Ihr Vorhaben gelang auch, besonders seit die neue Chaussee von Stuttgart über Heslach und Kaltental nach Vaihingen gebaut worden war, in steigendem Maße. Hiergegen erhob Sindelfingen 1810 Einspruch, zumal 1782 zugesagt worden war, man werde keine direkte Verbindung nach Böblingen zulassen. Erfolg hatten die Sindelfinger nicht, ebenso wenig mit ihren Bemühungen im Jahre 1813/14, daß



Altes Rathaus in Sindelfingen

Aufnahme Sachs



Montagehalle für Inneneinbau der Daimler-Benz AG

die Straße und damit die Postlinie nach Calw über Sindelfingen und nicht über Böblingen geführt werden möge.

Der Verkehr nach Freudenstadt, der Sindelfingen also schon länger entzogen war, wurde mit dem Bau der neuen Straße von Vaihingen nach Böblingen durch das Diebskarrental 1844 bis 1846 endgültig an Sindelfingen vorbeigeführt. Auch hierbei hatten alle Eingaben nichts genützt: „Sindelfingen, das über 4100 Einwohner zählt (das war die ortsangehörige Bevölkerung; tatsächlich anwesend waren nur etwa 3750 Personen) und in Beziehung auf letztere die 23. Gemeinde in Württemberg ist, das durch Aufhebung des früher hier bestandenen Chorherrenstifts, durch den Verlust eines eigenen Oberamts in große Nachteile kam und alljährlich 4 bis 6000 fl (Gulden) bloß auf Unterhaltung von Wegen verwenden muß, verdiente doch wohl Berücksichtigung“, schrieb 1844 Stadtschultheiß Conz. Allein es fand keine; auch die Verweigerung der Abtretung des

Waldes nützte nichts, denn es wurde zur Zwangseignung geschritten. Ehe diese Differenzen beigelegt waren, wurde die Straße gebaut.

Eisenbahnbau

Als nun 1857 das Projekt auftauchte, eine Eisenbahnlinie von Stuttgart nach Freudenstadt zu bauen, stimmte man in Sindelfingen sogleich zu. 1862 überreichten Böblingen, Sindelfingen und Herrenberg dem Finanzministerium den Antrag, eine Bahn „von Stuttgart über Sindelfingen, Böblingen, Herrenberg gegen Nagold“ mit Fortsetzung bis Freudenstadt zu bauen. Eingaben folgten auf Eingaben an die Regierung, Landtag, Ministerien usw. Sindelfingen war von vornherein in den „Eisenbahn-Comités“ vertreten und an den Eingaben beteiligt. So bald fiel die Entscheidung allerdings nicht.

1874 kam endlich das Gesetz über den Bau der Gäubahn zustande. Schon im August 1873 hatten die



Zur Auslieferung bereitgestellte Fahrzeuge. Daimler-Benz AG

Gemeindekollegien beschlossen, den für den Bahnbau benötigten Grund und Boden kostenlos abzutreten unter der Bedingung, daß Sindelfingen einen eigenen oder doch einen gemeinsamen Bahnhof mit Böblingen in der Mitte zwischen beiden Städten erhalten. Der Kampf um den Bahnhof erfüllte die folgenden Jahre. Allein alles war vergebens; angebliche Sparsamkeit verhinderte die Verlegung der Bahnlinie und des Bahnhofs. Es scheint so, als ob die Zuckerfabrik in Böblingen den Ausschlag gegeben habe, für die der Bahnhof tatsächlich noch günstiger als für die Stadt Böblingen lag. Daß die Sindelfinger nun nicht mehr bereit waren, den Grund und Boden für die Bahn kostenlos herzugeben oder irgendwelche Beiträge zum Bahnbau zu leisten, wird niemanden wundern. Man wünschte schließlich, daß der Bahnhof wenigstens den Namen Böblingen-Sindelfingen tragen solle, aber auch das wurde abgeschlagen. 1879 war der Bahnbau beendet, aber erst 1885 erreichten

die Sindelfinger, daß wenigstens in den Fahrplänen hinter Böblingen der Name „Sindelfingen“ gesetzt wurde. Unverständlich ist bei alledem, wie die Legende aufkommen konnte, daß die Sindelfinger die Gelegenheit versäumt oder gar die Bahn gar nicht gewünscht hätten; es mögen taktische Fehler vorgekommen sein, aber auf das Ganze gesehen hatten die Sindelfinger sich über zwanzig Jahre lang eifrig bemüht, einen Anschluß an die Bahn zu bekommen.

Die 50er und 60er Jahre brachten zwar weitere Ansätze zur Industrialisierung, doch konnten diese den Rückgang der Bevölkerung nicht aufhalten (1849: 3897, 1855: 3766, 1864: 3637 Personen). Von 1863 an gab es außer Dörres Unternehmen noch eine Reihe anderer: die Baumwollwarenfabrik Johannes Wize- mann, sodann die Piquéwarenfabrik Diestelbarth, die Filiale der Seidenwarenfabrik von Sigmund Sax in Stuttgart und die Korsettfabrik I.M. Ottenheimer. Es folgten 1866 Karl Friedrich Schlegel, 1868 Kazen-

wadel und Sandel, 1872 Christoph Friedrich Laurer und Christian Heinrich Kreyscher, welche Baumwollwaren herstellten, und andere. Es waren aber vielfach kleine Unternehmen, die nicht allzu lange bestanden. Größere Bedeutung erlangten die Webfabriken Zweigart & Sawitzki (1877 in Stuttgart gegründet, 1879 Filiale in Sindelfingen eröffnet und bald ganz hierher verlegt), Wilhelm Christian Dinkelaker und Johann Christian Leibfried (beide gegründet 1881), welche im Lauf der Zeit größere Beständigkeit gewannen und über den Kleinbetrieb hinaus kamen. Ein neuer Industriezweig entstand durch die Gründung der Schuhfabrik Wilhelm Heinrich Dinkelacker; dieser hatte 1870 mit einem Handwerksbetrieb begonnen und war so gut vorangekommen, daß sein Unternehmen schon 1879 als Schuhwarenfabrik bezeichnet wurde. Neben diesen Fabriken bestanden weiterhin die seit alter Zeit vorhandenen Mühlen, Wirtschaften, Brauereien (Lammbrauerei Schlanderer seit 1823), Ziegeleien (Hamm seit 1783 und Reichert seit 1862) sowie die Färberei Schäfer (seit 1820). Neu hinzu kam noch vor dem Ende des Jahrhunderts die Buchdruckerei Röhm, welche 1890 eröffnet wurde; seitdem besteht auch die Sindelfinger Zeitung. Aus der 1897 gegründeten Maschinenfabrik Kabisch ging 1918 die Optima-Maschinenfabrik hervor, die 1936 von der Hollerith-GmbH übernommen wurde (heute IBM Deutschland). Kleinere Unternehmen folgten in den Jahren vor dem ersten Weltkriege.

Schließlich kam, wenn auch fast zu spät, die Eisenbahn und damit der eigene Bahnhof. Seitdem die Bahn nach Freudenstadt für Sindelfingen so ungünstig geführt worden war, hatte sich die Stadt den Bemühungen von Vaihingen a. d. Enz, Leonberg und anderen Orten angeschlossen, welche den Bau einer Verbindung zwischen den Linien von Stuttgart nach Calw und nach Freudenstadt anstrebten. Zunächst wurde der Bau einer Dampfstraßenbahn erwogen und dann von 1889 an kräftig für eine Bahn Tübingen–Bebenhausen–Weil im Schönbuch–Böblingen–Sindelfingen–Renningen–Vaihingen a. d. Enz geworben. Wieder wurden Versammlungen abgehalten, Eingaben an den Landtag, die Ministerien und andere Stellen verfertigt, Pläne entworfen usw. Allein es dauerte noch gut zwei Jahrzehnte, bis 1912 endlich ein entsprechendes Gesetz zustande kam. 1913 wurde mit dem Bahnbau begonnen, und am 23. Dezember 1914 konnte der Abschnitt Böblingen–Sindelfingen eingeweiht werden. Die Eröffnung der ganzen Strecke bis Renningen erfolgte im Oktober 1915.

Sindelfingen wird Industriestadt

Die Bevölkerung nahm in den Jahrzehnten vor dem ersten Weltkrieg langsam zu; 1901 hatte Sindelfingen nicht ganz 4600 Einwohner. Viele lebten aber noch immer nicht von der Industrie, und auch die übrigen, die Handwerker und Gewerbetreibenden, hatten meist noch eigene Äcker und Wiesen, die sie selbst nützten. Von größter Bedeutung für die Stadt war nun die Ansiedlung eines Zweigwerkes der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim, die im ersten Weltkrieg erfolgte. Das Wiesenland westlich von Sindelfingen und Böblingen war nämlich 1915 zum Flugplatz hergerichtet worden, zu dem beide Städte Land abtreten mußten. Man war hierüber nicht übermäßig erfreut, und der Sindelfinger Gemeinderat erklärte, er erwarte, daß die Stadt, da sie dem Vaterland so große Opfer gebracht habe, nunmehr auch berücksichtigt werde, wenn man Platz für Industrieansiedlung suche. Tatsächlich erwies sich der Flugplatz schon nach kurzer Zeit nicht nur als Nachteil; er war es nämlich, der die Daimler-Motoren-Gesellschaft zur Ansiedlung in Sindelfingen bewog, da sie einen Flugplatz zur Erprobung ihrer Flugzeugmotoren benötigte und den Herstellungsbetrieb in der Nähe errichten wollte. Diese Absicht war nun in Sindelfingen zu verwirklichen. Der Gemeinderat griff sogleich zu, und noch im Jahre 1915 wurde beim Bahnhof Sindelfingen mit dem Bau eines Flugzeugmotorenwerkes begonnen. Während des ersten Weltkrieges waren nur geringe Wirkungen zu spüren; immerhin wechselten viele Sindelfinger den Arbeitsplatz und zogen viele Arbeiter zu oder suchten eine Wohnung. Die Wohnungsnot stieg außerordentlich, weshalb man sich gleich nach dem Kriege gezwungen sah, dafür zu sorgen, daß so bald wie möglich neue Bauten errichtet würden. Darum wurde im Frühjahr 1919 der Bau- und Sparverein (seit 1942 „Baugenossenschaft“) gegründet, der 1919 bis 1921 die Siedlung am Schnödeneck und 1922/23 die am Zimmerplatz baute. Als nach der Inflation wieder günstigere Verhältnisse eintraten, wurde 1927 von der Stadt und der Daimler-Benz AG die Wohnstättengesellschaft ins Leben gerufen, welche zur Milderung der Wohnungsnot in den folgenden Jahren 73 Häuser baute.

Die Wirtschaftskrise zu Anfang der dreißiger Jahre brachte erneut Arbeitslosigkeit und Not. Die Stadt mußte Schulden machen, um ihren dringendsten Verpflichtungen nachkommen und Notstandsarbeiten ausführen lassen zu können. 1931 war bei der Firma Daimler-Benz die Hälfte der Arbeiter entlassen; für



Schweißer-Lehrgang in der Gottlieb-Daimler-Schule in Sindelfingen

Aufnahme W. Breuling



Firma IBM Deutschland

Aufnahme Weizsäcker

den Rest wurde Kurzarbeit eingeführt. Infolgedessen wanderten viele ab, so daß die Wohnungsnot geringer wurde und schließlich ganz verschwand; manche Wohnung stand monatelang leer.

Nach dem politischen Umsturz 1933 wurde dies bald wieder anders; die Zahl der Beschäftigten wuchs und die Wohnungsnot stellte sich erneut ein. 1939 hatte Sindelfingen 8500 Einwohner. Diese günstige Entwicklung wurde durch den zweiten Weltkrieg unterbrochen. Wie viele andere Industriestädte hatte Sindelfingen schwer unter Fliegerangriffen zu leiden. In den Jahren 1943 und 1944 wurden über 150 Häuser zerstört und etwa 1500 beschädigt; auch im Werk Daimler-Benz wurde großer Schaden angerichtet. So war die Wohnungsnot sehr groß, als das Jahr 1945 mit dem Kriegsende neue Belastungen brachte. Bis Oktober 1945 wurden 72 Häuser mit 99 Wohnungen von den amerikanischen Besatzungstruppen beschlagnahmt. Außerdem mußten 1946 nahezu 1500 Neubürger aufgenommen werden, so daß die Einwohnerzahl von 8048 (Dezember 1945) auf 9989 (Oktober 1946) anstieg.

Obgleich die Schwierigkeiten ungemein groß waren, wurde doch, soweit irgend möglich, an den Wiederaufbau gegangen. 181 Wohnungen wurden 1946 wieder instandgesetzt oder in alten Häusern neu eingebaut. Allein die Verhältnisse verschlechterten sich; 1947 konnten nur 56 Wohnungen wieder hergerichtet oder neu eingebaut werden, und 1948 sogar nur 30. 1946–1949 wurde außerdem die teilweise zerstörte Volksschule in der Gartenstraße wieder aufgebaut.

Dann machte sich aber seit der Währungsreform 1948 sehr bald auch in Sindelfingen die Neubelebung der Wirtschaft bemerkbar. Sie machte es möglich und sehr rasch auch dringend nötig, die Wohnungsbautätigkeit zu verstärken. Zunächst wurden vielfach Kriegsschäden beseitigt, aber auch viele Neubauten errichtet (1949: 110, 1950: 261 Wohnungen). Auch das Rathaus, das 1948 teilweise abgebrannt war, konnte 1949 wieder aufgebaut werden.

Infolge der raschen Vergrößerung bisher vorhandener Betriebe (vor allem der Daimler-Benz AG und der IBM Deutschland) und der Ansiedlung neuer nahm

die Zahl der Arbeitnehmer rasch zu. 1938 hatte es in Sindelfingen 6603 Arbeitnehmer gegeben bei einer Bevölkerung von 8850 Personen, und 1949 arbeiteten 7653 Menschen in Sindelfingen (Einwohnerzahl rund 11 000). Seit 1950 arbeiten aber mehr Menschen in Sindelfingen, als hier leben. Es waren 12 402, während die Einwohnerzahl nur 11 687 betrug. Dies ist bisher – ausgenommen das Jahr 1953 – so geblieben. Zwar wuchs die Bevölkerung sehr rasch, aber die Zahl der Arbeitsplätze noch mehr. 1952 waren es 13 052 Arbeitsplätze (Einwohnerzahl 12 971), 1954: 15 400 (Einwohnerzahl 15 032), 1956: 19 258 (Einwohnerzahl 17 872) usw.

Die in Sindelfingen Arbeitenden wünschten natürlich zum großen Teil Wohnungen, ebenso wie die schon früher zugezogenen Neubürger, und so mußte die Stadt nach allen Richtungen hin erweitert werden, um die Wohnungsnot zu lindern. Diese Aufgaben packten Gemeinderat und Stadtverwaltung unter der tatkräftigen Leitung von Bürgermeister Gruber (seit 1946) und mit Unterstützung durch die örtlichen (Baugenossenschaft, Wohnstätten-Gesellschaft) u. a. Wohnbaugenossenschaften mit großem Nachdruck und sichtbarem Erfolg an. Seit der Währungsreform wurde in allen Gegenden der Stadt gebaut; die Stadt wuchs rasch über ihre bisherigen Grenzen hinaus. Seit 1948 wurden 5725 Wohnungen fertiggestellt, jährlich meist um 500, 1962 586; 815 Wohnungen sind im Bau.

Allerdings nahmen die Aufgaben der Stadt mit diesen Erweiterungen gewaltig zu. Der Ausbau des Straßennetzes und der Straßenbeleuchtung, der Was-

serversorgung, der Kanalisation, der Versorgungsleitungen usw. verursachen noch immer große Kosten, zumal vielfach ein großer Nachholbedarf aus früheren Jahrzehnten zu bewältigen war.

Damit war natürlich noch lange nicht alles getan. Es war nicht zu umgehen, auch andere öffentliche Einrichtungen so zu schaffen, die dem Wachstum der Stadt entsprachen. So wurden und werden Kindergärten in allen neuen Stadtteilen errichtet, zwei Volksschulen, mehrere Turnhallen, ein Hallenbad, eine Gewerbliche Berufsschule erbaut und das Gymnasium vergrößert. Eine neue Mittelschule ist im Bau. Außerdem wurden drei Wassertürme, mehrere Wasserhochbehälter, ein Feuerwehrhaus und vor allem ein großes Krankenhaus errichtet, und 1962 konnte eine neue Stadthalle eingeweiht werden, damit auch das kulturelle Leben seinen Platz finde.

Sindelfingen zählt nunmehr rund 28 000 Einwohner, aber etwa 30 000 Menschen arbeiten hier. Dies ist ein Zeichen, daß die Entwicklung der Stadt, die während der letzten zwölf Jahre geradezu stürmisch vor sich ging, noch immer nicht so weit gediehen ist, daß man sagen könnte, wohin sie führen werde; es wird noch viele Jahre dauern, bis sie wieder in ruhigeren Bahnen verläuft. Dem inzwischen erreichten Umfang der Stadt und der Zahl ihrer Bewohner sowie der durch die Industrie erlangten Bedeutung entsprechend wurde nun Sindelfingen mit Wirkung vom 1. Februar 1962 zur Großen Kreisstadt erhoben. Es ist dies ein später Ausgleich für die benachteiligende Behandlung, die Sindelfingen vor allem im Laufe des 19. Jahrhunderts erfahren mußte.

Sommerabend

Ein stilles Raunen ist erwacht ...
Jasmin und Rosen duften süß,
Weich sinkt die milde Sommernacht
Ins grüne Gartenparadies.

Das Heimchen zirpt ohn Unterlaß,
Die Schwalben schwirren noch ums Nest;
Sanft wallt der Nebel übers Gras,
Das schon die Rispen hängen läßt.

Der Wind schläft ein in Busch und Baum,
Und heimlich will die Sehnsucht gehn
Hinüber in den Weltenraum,
Wo glanzvoll Gottes Sterne stehn.

Paul Häcker