

Vaihingen a. d. Fildern in Vergangenheit und Gegenwart

Mit 16 Seiten Bildern

Von

Dr. E. Schmid, Dekan i. R.

1936

Herausgegeben von der Gemeindeverwaltung Vaihingen a. d. Fildern

Seite 126,127

Seite 134

Der Filderbahn brachte unsere Gemeinde kein großes Interesse entgegen. Als das Bahnkomitee unter dem Vorsitz von Regierungsrat Drescher 1885 von den beteiligten Gemeinden zu den Kosten der Vorarbeiten einen Beitrag von 300 Mark wünschte, lehnte Vaihingen dies ab, da die Bahn für die hiesige Gemeinde wegen ihres Verkehrs nach Stuttgart nicht von erheblicher Bedeutung sei, übrigens auch wegen ihrer derzeit bedrängten finanziellen Verhältnisse. Als es sich nach der 1887 erfolgten Fertigstellung der Bahn nach Möhringen um Fortsetzung hierher handelte und verschiedene Industrielle dafür namhafte Beiträge zeichneten, bewilligte Vaihingen für die Vorarbeiten wenigstens 100 Mark, Möhringen und Plieningen je 300 Mark (1891). 1894 mußte festgestellt werden, daß, während für die Strecke Möhringen — Neuhausen das nötige Geld aufgebracht sei, dies für die Strecke Vaihingen — Möhringen bei weitem nicht der Fall sei. Die Gemeinde übernahm nun unter bestimmten Bedingungen 5000 Mark Aktien. Die Bahn wurde im Dezember 1897 schmalspurig bis zum Staatsbahnhof eröffnet, vollspurig 1902; eine Linie in den Ort herein wurde am 1. Mai 1904 eröffnet.

Gemeinderat 1863 die Rede. Der Gemeinderat Möhringen wollte, um geeignete Schritte wegen Erbauung einer Schwarzwaldeisenbahn tun zu können, die Terrain- und Höhenverhältnisse das Körchtal entlang kennen lernen. Aber der hiesige Gemeinderat erklärte, sich an den Kosten dieses Projekts nicht beteiligen zu können. 1865 wurde im hiesigen Gemeinderat die Befürchtung geäußert, durch den Bau der Eisenbahn über Leonberg auf den Schwarzwald werde die Staatsstraße durch den Ort an Verkehr bedeutend abnehmen. Aber im Anfang der sechziger Jahre kam die Erbauung einer Bahn von Stuttgart über Böblingen in Sicht, von der man sich hier von Anfang an Gewinn für den Ort versprach, während man sich in Möhringen ablehnend verhielt, wie hier gesagt wird, auch aus Furcht davor, daß die Möhringer dann keine Dienstmägde mehr bekommen. 1873 beschloß der Gemeinderat, für den Fall der Führung der Bahn vom Hauptbahnhof Stuttgart über Feuerbach oder Zuffenhausen unter keiner Bedingung Leistungen zu übernehmen, da man nur Interesse an der direktesten Verbindung mit der Hauptstadt habe; dagegen wenn die Linie vom Bahnhof Stuttgart innerhalb des Pragtunnels in die Höhe geführt, am Hasenberg eine Station oder Haltestelle angelegt und der Bahnhof Vaihingen an der im Plan bestimmten Stelle gebaut werde, trete die Gemeinde das gesamte Areal für den Bahnhof und die Bahnlinie auf der Markung unentgeltlich ab und lege auf ihre Kosten die Zufahrtstraße hier zum Bahnhof in der Länge von 240 bis 250 Meter an. Als es sich um den Bau der Zufahrtstraße handelte, wurde erklärt, der nächste Weg aus der hinteren Gasse (jetzt Paulinenstraße) schräg über den Acker führe über teures Areal, das ungünstig durchschnitten würde; die Benützung des der Gemeinde gehörigen Schockenriedwegs, der außerhalb des Orts in die Straße einmünde, sei nicht nur teuer, sondern biete auch nur für die Leute an der Linde oder außerhalb dieser einen kleinen Vorteil. Es wurde beschlossen, den Zufahrtsweg von dem etwas zu erweiternden Rohrer Weg durch Anleguna der Bahnhofsstraße (jetzt Friedrichstraße) zu machen, wodurch der Verkehr vom Bahnhof mitten in den Ort geleitet werde. Schon der Bahnbau brachte großes Leben hierher, da über 500 fremde Arbeiter im Ort waren. Die Bahn wurde am 31. August 1879 eröffnet. Nach der Statistik von 1880/81 war ein Personenverkehr von

61 148, also täglich 168, ein Güterverkehr von 9 282 620 Kilogramm, der größere Teil der Güter kam von den Filderorten und ging nach diesen, so daß immer eine Anzahl von Fuhrwerken auf dem Bahnhof war; von 1881/82 an steigerte sich der Verkehr erheblich. Der Stationsmeister war zugleich Postbesorger.

1879 wurde im Gemeinderat berichtet, Fabrikant Theodor Maier in Stuttgart wolle hier eine Trikotfabrik errichten und in seinem Betrieb vorzugsweise hiesige Arbeiter berücksichtigen. 1880 wurde über ihn mitgeteilt, er habe die Wasserleitung von der Poststraße bis zur Ecke der Rohrer- und Bahnhofstraße auf seine Kosten um 2000 Mark machen lassen und sich gegen die Gemeinde in jeder Weise zuvorkommend gezeigt. Er geriet aber bald in Zahlungsschwierigkeiten, und so übernahm Robert Vollmoeller und sein Schwager Karl Behr 1881 die Fabrik, die jetzt unter dem Namen „Vereinigte Trikotfabriken (R. Vollmoeller) A. G.“ weithin bekannt ist. Die Fabrik dehnte sich im Lauf der Zeit mächtig aus und bot vielen Hunderten mit ihren Familien Arbeit und Verdienst. Auch Robert Vollmoeller wurde für seine Verdienste durch die Verleihung des Titels Kommerzienrat geehrt und von der Gemeinde in die Reihe ihrer Ehrenbürger aufgenommen.