

Jürgen Lotterer (Stadtarchiv Stuttgart)

Ohne Bosch und Daimler ... Stuttgarts Weg ins Industriezeitalter

*Vortrag, gehalten auf dem 16. Tag der Stadtgeschichte am 13.
November 2021*

„Als das Maschinenzeitalter schon in vollem Gange war, steckte die Industrialisierung in Württemberg noch in den Kinderschuhen. Vor allem Stuttgart hatte schlechte Karten. Es lag an keiner großen Durchgangsstraße und keinem Fluss, der Turbinen hätte antreiben und auf dem man Rohstoffe heranschaffen und produzierte Waren hätte verschiffen können.“

Mit diesen Sätzen beginnt eine vor einigen Jahren erschienene populäre Chronik zur Stuttgarter Stadtgeschichte ihren Abschnitt über Stuttgart im Industriezeitalter. Auch als die Industrialisierung „*in der Residenz*“ in Gang gekommen sei, blieben die Verhältnisse demnach schwierig, woraus sich folgerichtig der Schwerpunkt „*Weiterverarbeitung und Veredelung*“ ergeben habe:

*„So entstanden im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in ganz Württemberg aus kleinen Handwerksbetrieben und Werkstätten Industrieunternehmen von Weltruf wie **Daimler oder Bosch**“*

Historisch Interessierte werden auf der stadteigenen Homepage stuttgart.de unter der Rubrik „*Stadtgeschichte schreiben*“ zum Thema „*Wirtschaft und Industrie*“ zwar knapper und im Präsens, inhaltlich aber ähnlich belehrt:

„Die Industrialisierung kommt wegen der ungünstigen Verkehrslage und des Mangels an Wasserkraft und Rohstoffen nur schleppend in Gang.“

Auch in ihren Gegenständen sachkundige und höchst verdienstvolle Studien zur Stuttgarter Stadtgeschichte kommen bei der Skizzierung des industriegeschichtlichen Kontextes zu ähnlich eindeutigen Einschätzungen. So nimmt Gabriele Kreuzberger in ihrer lesenswerten Arbeit über den Stuttgarter Fabrikbau ähnlich dem eingangs zitierten Text eine quasi doppelte Verspätung Stuttgarts an:

„Württembergs Industrialisierung setzte im Vergleich zu anderen deutschen Staaten relativ spät ein, wobei sich Stuttgarts Entwicklung zur Industriestadt trotz oder vielleicht wegen seiner Stellung als Haupt- und Residenzstadt nochmals verzögerte.“

Gisela Hengstenberg wählt in der Einleitung ihrer Studie zur Stuttgarter Künstlergesellschaft „*Das leuchtende Bergwerk*“ die Reichsstädte als Vergleichsebene:

„Industrieller Fortschritt und wirtschaftlicher Aufschwung hatten die württembergische Metropole weniger bewegt als andere Städte im Land, wie etwa ... Heilbronn, Esslingen, Schwäbisch Gmünd oder Reutlingen.“

Die Zahl der Beispiele ließe sich beliebig vermehren. In der Sprache eines Sportreporters, der sozusagen das Peloton eines angenommenen deutschen oder auch globalen Industrialisierungsrennens beobachtet, könnte man salopp formulieren **„Wo Stuttgart ist, ist hinten!“**

Diese weitverbreitete Darstellung kontrastiert eigentümlich mit dem Bild, das ein Zeitgenosse in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts, zeitgleich mit dem Start des Württembergischen Eisenbahnprojektes zeichnet. Karl Pfaff stellte in seiner 1846 abgeschlossenen Geschichte der Stadt Stuttgart fest, die „*Gewerbsamkeit*“ habe „*in der neueren Zeit*“ raschere Fortschritte gemacht, inzwischen würden größere „*Gewerbs-Anstalten*“ auch ins Ausland exportieren. Pfaff berichtet von den Folgen der partiellen Aufhebung der Zunftverfassung, und dass die Zahl der Gewerbetreibenden sich in neuester Zeit nur darum nicht in gleichem Verhältnis mit der Bevölkerung vermehrte, weil

„dieselben jetzt von einzelnen Meistern mit einer größern Anzahl von Gehülfen oder auch fabrikmäßig betrieben werden.“

Für die dynamische Veränderung der Wirtschaft stehen hier also nicht nur die mit Stand 1841 gezählten 26 Manufakturen und Fabriken, sondern auch die Veränderungen im Handwerk selbst. Speziell im Wagenbau hätten Sattler, Wagner, Lackierer und Schmiede einen Zugang zu internationalen Märkten gefunden, indem sie „*häufig auf gemeinschaftliche Rechnung*“, also gewissermaßen im Verbund arbeiten würden. Vielfach beginne „*fabrikmäßiger Betrieb*“.

Unter den Ursachen nennt Pfaff neben Gewerbeförderung und Bevölkerungswachstum ausdrücklich auch die „*Erleichterung des Verkehrs*“, womit eine Wirksamkeit des gerade erst begonnenen Eisenbahnbaus noch nicht gemeint sein konnte. Verwiesen wird dagegen auf die verbesserten „*Land- und Wasserstraßen*“, die erfolgreichen Zollvereine, aber auch allgemein auf die Verringerung der Vorurteile gegenüber Neuerungen, einheimische Unterrichtsanstalten sowie den „*Besuch fremder, in der Industrie schon weiter vorgeschrittenen Staaten und Städte*“. Nach einer Zeit des Stillstandes,

habe mit der Regierung König Wilhelms die „*eigentliche Blütezeit der Gewerbsamkeit in Stuttgart*“ begonnen.

Vom Maschinenbau weiß Pfaff zu berichten:

„Die mechanischen Werkstätten stehen zwar noch hinter den großen Maschinenfabriken Englands, Frankreichs und Belgiens zurück, liefern aber schon jetzt manche vorzüglichen Erzeugnisse“

Der Kontrast zwischen der Sicht des Zeitgenossen Pfaff und den eingangs zitierten Darstellungen der jüngeren und jüngsten Zeit ergibt sich aus der in der historischen Forschung heute allgemein angenommenen Periodisierung der deutschen Industrialisierungsgeschichte. So geht man davon aus, dass in den 1840er Jahren, vor oder nach der Revolution, spätestens aber ab 1850 in den Staaten des deutschen Bundes eine Phase beschleunigten Wachstums eingesetzt hat, die bis zur Gründerkrise 1873 anhielt, und letztlich das industrielle System unumkehrbar etablierte. Kennzeichen dieses Systems waren Rückgang des primären Sektors insbesondere der Landwirtschaft innerhalb der volkswirtschaftlichen Gewichtung zugunsten des sekundären und tertiären Sektors, also des Gewerbes und der Dienstleistungen, dies verbunden mit einer Nachrichten- und Verkehrsrevolution, zunehmendem Maschineneinsatz in der Fertigung, und zunehmender Bedeutung der lohnabhängigen Arbeit. In der Gesellschaft kam es zu zunehmender Urbanisierung und Ausbildung „*marktbedingter*“ Gesellschaftsklassen, insbesondere einer Industriearbeiterschaft bzw. Proletariats und eines Wirtschaftsbürgertums bzw. einer Großbourgeoisie als neuer gesellschaftlicher Führungsschicht.

Unabhängig davon, ob man von „*Industrieller Revolution*“, vom „*großen Spurt*“ oder vom „*take off*“ spricht, das dritte Viertel des 19. Jahrhunderts ist für Deutschland der Schlüsselzeitraum. Als unstrittig gilt in der Forschung aber auch, dass der Umwälzungsprozess nicht über Nacht ein ganzes Land erfasste, sondern sich regional unterschiedlich schnell ausbreitete, wobei die entstehenden Inseln der Industrialisierung zunehmend untereinander in Wechselwirkung standen.

Zu klären wäre also die Frage, ob Stuttgart Anteil an einer jener gewerblichen Zonen hatte, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts das künftige Deutsche Reich in einen Industriestaat verwandelten, wofür die Schilderungen Pfaffs zumindest ein erstes Indiz darstellen könnten, oder ob es sich zunächst um einen rückständigen und im Abseits stehenden

Ort handelte, der auch im deutschen Vergleich einen mühevollen Aufholprozess hinter sich bringen musste. Letzteres legen die heute gängigen und eingangs zitierten Darstellungen nahe.

Es sei bereits hier vorweggenommen, dass eine abschließende einfache Antwort beim gegenwärtigen Forschungsstand nicht möglich ist, wohl aber sollen hier einige Probleme bei der Behandlung dieser Frage benannt und insbesondere Vorschläge gemacht werden, in welche Richtung künftige Wege bei der Erforschung der Stuttgarter Industriegeschichte gehen könnten. Dazu wird zuerst ein kurzer – notwendigerweise unvollständiger - Überblick über bisherige Darstellung zum Thema gegeben und ihr Anteil am Entstehen des heute vorherrschenden Bildes geprüft, um anschließend beispielhaft einige Themenfelder zu benennen, deren Behandlung möglicherweise geeignet wären, das Bild vom hiesigen Geschehen zu erweitern, vielleicht auch zu verändern.

Durch Nacht zum Licht

Knapp 60 Jahre nach Karl Pfaff wurde 1905 anlässlich der Fertigstellung des neuen Stuttgarter Rathauses eine weitere Geschichte der Stadt Stuttgart vorgelegt, „*herausgegeben von den bürgerlichen Kollegien*“ und verfasst von mehreren Autoren, zu der Alban Roessger, ein wissenschaftlicher Mitarbeiter des städtischen statistischen Amtes, einen eigenen Beitrag zur „*Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung*“ lieferte. Hier findet sich nun in aller Ausführlichkeit erstmals das, was ich als ‚**Durch-Nacht-zum-Licht-Erzählung**‘ bezeichnen möchte, also eine auffällige Überbetonung der widrigen Umstände, gegen die das Stuttgarter Wirtschaftsleben anzukämpfen hatte. Die Verhältnisse in der Vormoderne werden im Wesentlichen als prekär bis desaströs geschildert. Die kleine Residenz, quasi umstellt von mächtigeren und ambitionierten Reichsstädten, hätte erst dem „*gefährlichen Nebenbuhler*“ Ludwigsburg und dann dem napoleonischen „*Völkersturm*“ zu trotzen gehabt.

„Als dann in langer Friedenszeit die nunmehrige Hauptstadt eines größeren Staatswesens sich hätte vorwärts bringen können, da fehlte ihr Alles, was in dieser Zeit das Aufblühen und Wachsen so vieler anderer Städte veranlasst und gefördert hat.“

Es folgt die seither weit verbreitete Negativaufzählung: Kein Fluss, keine Wasserkraft, keine Anbindung an die „*alten Verkehrsstraßen*“, keine Bodenschätze, ungünstiges Terrain, Platzmangel ...

Die Entwicklung des 19. Jahrhunderts wird knapp abgehandelt, wobei der Autor wirksame Faktoren wie den Eisenbahnbau und staatliche Gewerbeförderung durchaus benennt – ebenso wie er die einschlägigen Pionierunternehmen aufzählt und auch die Zeit seit den 1860er Jahren als Industrialisierung „*größeren Stils*“ bezeichnet. Dabei wird aber immer wieder Bezug auf eine allerdings nur diffuse Vergleichsebene genommen: Das Wachstumstempo konnte nicht „*mit anderen*“ Schritt halten, „*in anderen Landen*“ war man weiter et cetera. Schließlich wird auch die Situation des Jahres 1905 nach wie vor als steinig geschildert:

„Die Verhältnisse, die heute der württembergischen Industrie das Gedeihen erschweren, bestanden auch damals schon ... Man braucht nur an die Zölle und die Verkehrsverhältnisse zu denken.“

Erwähnt sei dieser Beitrag, weil er auch Kennern der Stadtgeschichte nicht immer bekannt oder zumindest präsent ist, aber möglicherweise einiges zur Verfestigung eines bestimmten Bildes beigetragen hat. Die Gesamtdarstellungen der jüngeren Zeit haben jedenfalls keinen grundsätzlich anderen Grundton angestimmt.

Eine eigentümlich widersprüchliche Position nimmt Otto Borst in seiner 1973 erschienenen Stuttgarter Stadtgeschichte ein. Im Kapitel „*Schein und Schatten der Gründerzeit*“ schildert er eine rapide stadtgesellschaftliche Umwälzung, verweist etwa auf galoppierende Boden- und Immobilienpreise und übt Kritik an einer machtvollen, teils rücksichtslosen Baupraxis im als „Gründerzeit“ angesprochenen letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, die er mit den Interessen einer aus dem neuen Wirtschaftsleben erwachsenen „*privilegierten Klasse*“ verbindet.

Das Tempo des Industrialisierungsprozesses wird dennoch stets als behäbig geschildert und darauf beharrt,

„daß in der Beamten- und Honoratiorenstadt Stuttgart, im Vergleich zu vielen anderen deutschen Großstädten der Zeit, jene fieberhafte industrialistische Großzügigkeit lange gefehlt hat, daß die Stuttgarter Wirtschaft noch um 1870 herum nicht auf Großindustriellenbasis stand.“

Bei der Beantwortung der Frage „*Warum ging das alles zunächst so schleppend vor sich?*“ führt Borst nicht nur die Ungunst des Geländes, die fehlende Wasserkraft, die Lage „*der alten, großen Neckartalstraße*

ferngelegen“ an, sondern auch die Residenz selbst, die der Industrie im Weg gestanden habe. Fehlende Verwurzelung im alten Handwerk bzw. „Patriziat“, aber auch die „*sündhaft teure*“ Kohle etwa des Saarreviers, die in Stuttgart 1856 tatsächlich etwa das eineinhalbfache ihres Ursprungswertes kostete.

Weniger Breitenwirkung als das populäre Werk Borsts haben vermutlich zwei wirtschaftswissenschaftliche Spezialstudien erzielt, die sich bisher mit der Industrialisierung des Stuttgarter Raumes beschäftigt haben. 1915 schloss Lothar Dessauer seine Arbeit über die „Industrialisierung Gross-Stuttgarts“ ab, knapp 70 Jahre später Günter Zahnenbenz seine Studie über „Stuttgart als Industriestandort“. Beide kommen an vielen Stellen zu differenzierteren Darstellung – was ihre Beiträge lesenswert macht. So blicken sie über die Stadtgrenze hinaus und begreifen den Großraum Stuttgart als relevantes Untersuchungsgebiet. Beide benennen außerdem erstmals die positive Wirkung der Zentrale bzw. die Vorteilhaftigkeit der Zentralität Stuttgarts im Prozess der Industrialisierung.

Beide wenden aber auch die Standortlehre ihrer Zeit an – was zu einer Überbetonung von ungünstigen Faktoren wie Verkehrslage und Kohlenpreis führt – und gehen insgesamt von einer „Langsamkeit“ der historischen Entwicklung aus. Wenn es darum geht, den Erfolg der Stuttgarter Industrialisierung zu erklären, der ja zu Beginn des 20. Jahrhunderts klar zutage getreten war, bleibt es eher bei allgemeinen Annahmen wie etwa einer besonderen Tatkraft oder Geschicklichkeit der Bevölkerung im Allgemeinen und der Unternehmerschaft im Besonderen, die nicht weiter untersucht werden. Bemerkenswert ist, wie die in der Tat ja schnell zu Großbetrieben herangewachsenen Firmen **Bosch und Daimler** zu Beginn des 1. Weltkriegs bei Dessauer verortet werden. Er zählt sie zu den für Stuttgart eigentlich untypischen „*Riesenbetrieben*“, ebenso wie die Schuhfabrik Haueisen & Co oder die Zigarettenfabrik Waldorf-Astoria, ohne ihnen bei aller Wertschätzung einen besonderen Primat zuzusprechen. Insgesamt identifiziert Dessauer zehn solcher Betriebe, darunter mit dem Allgemeinen Deutschen Versicherungsverein auch ein Dienstleistungsunternehmen. Paul Sauer spricht in seiner „*Kleinen Geschichte Stuttgarts*“ für die gleiche Zeitstellung übrigens nur zwei Unternehmen diese Größenordnung zu, wobei es sich – wenig überraschend – um die beiden obengenannten handelt.

Zwei Studien, von denen eine über hundert Jahre alt ist und die zweite die historische Analyse letztlich nur als knappen Vorlauf für die Betrachtung der jüngeren Entwicklung bis zum Stand der 1980er Jahre anführt, ändern nichts am Befund Gert Kollmers, des – leider schon verstorbenen – zuletzt wohl besten Kenners der württembergischen Industriegeschichte, wonach „*eine umfassende wirtschaftshistorische Untersuchung zur Industrialisierung Stuttgarts und seiner eingemeindeten Orte*“ immer noch fehlt.

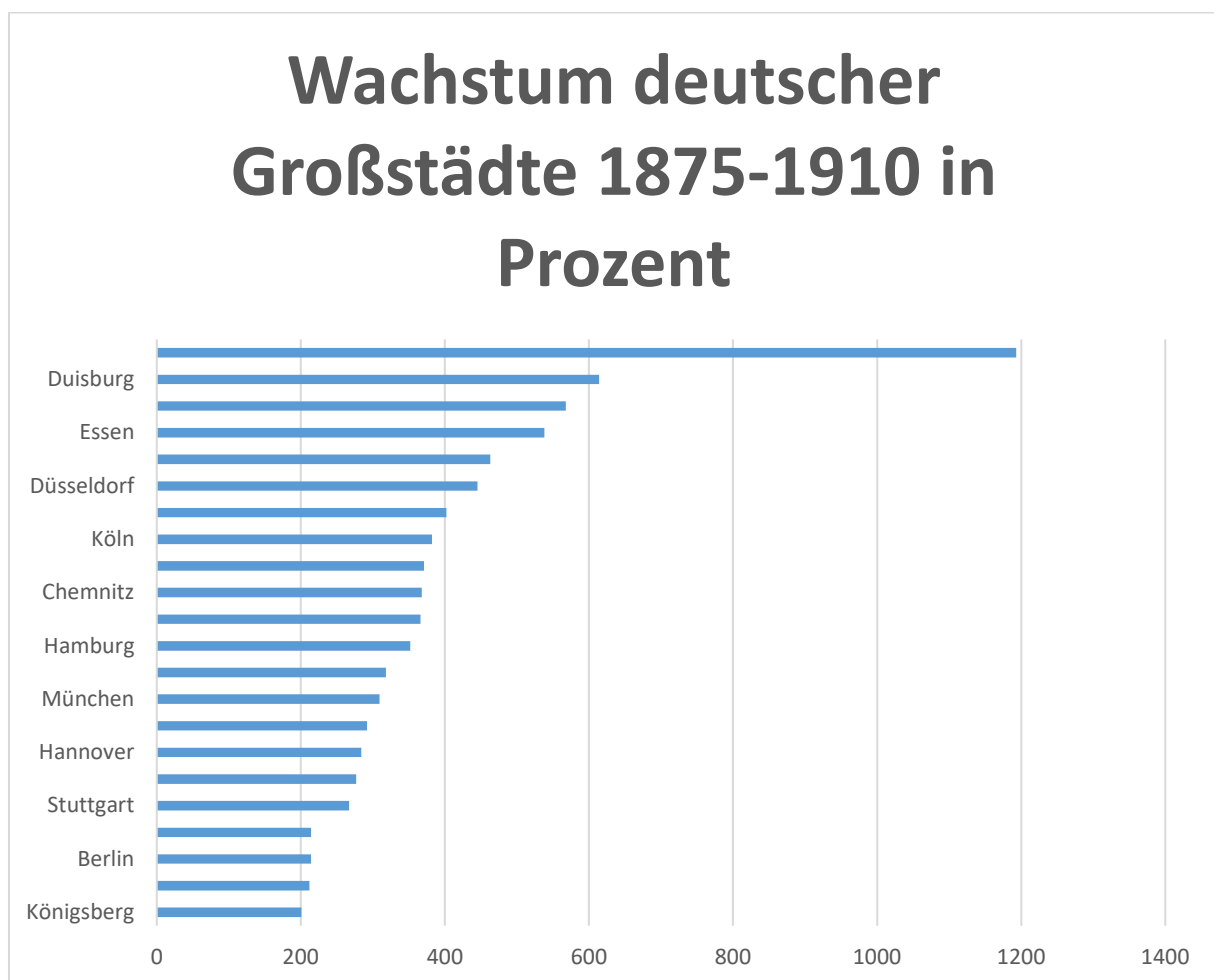
Selbst hat Kollmer mit seinen Forschungen mehrere wichtige Pflöcke eingeschlagen, unter anderem einen vor wenigen Jahren erschienen Aufsatz zum Beginn der Industrialisierung im mittleren Neckarraum. Darin stellte er unter anderem fest, dass die bis 1950 vorherrschende traditionelle Wirtschaftsstruktur sich bereits ab ca. 1800 auszubilden begann. Auch am Stuttgarter Beispiel lässt sich beobachten, dass früh etablierte führende Sektoren wie Textil und Bekleidung, Metallverarbeitung und Nahrungsmittel über lange Zeit hohe Bedeutung behielten. Eine zentrale Rolle Stuttgarts bestand außerdem in der Konzentration der Dienstleistungsbranche seit dem späten 18. Jahrhundert. Diese übernahm eine wichtige Klammerfunktion bei der Ausprägung eines regionalen Wirtschaftsraums.

Im Folgenden sollen drei Fragen beispielhaft zeigen, dass die im bisher vorherrschenden Bild enthaltenen Widersprüche zahlreiche Einladungen zur weiteren Forschung bieten. Sie betreffen das Stuttgarter Städtewachstum, die Bedeutung von Straße und Fluss und den Einsatz der Maschinenkraft in der Luxuswaren-Herstellung.

Demographie – wie langsam wächst Stuttgart?

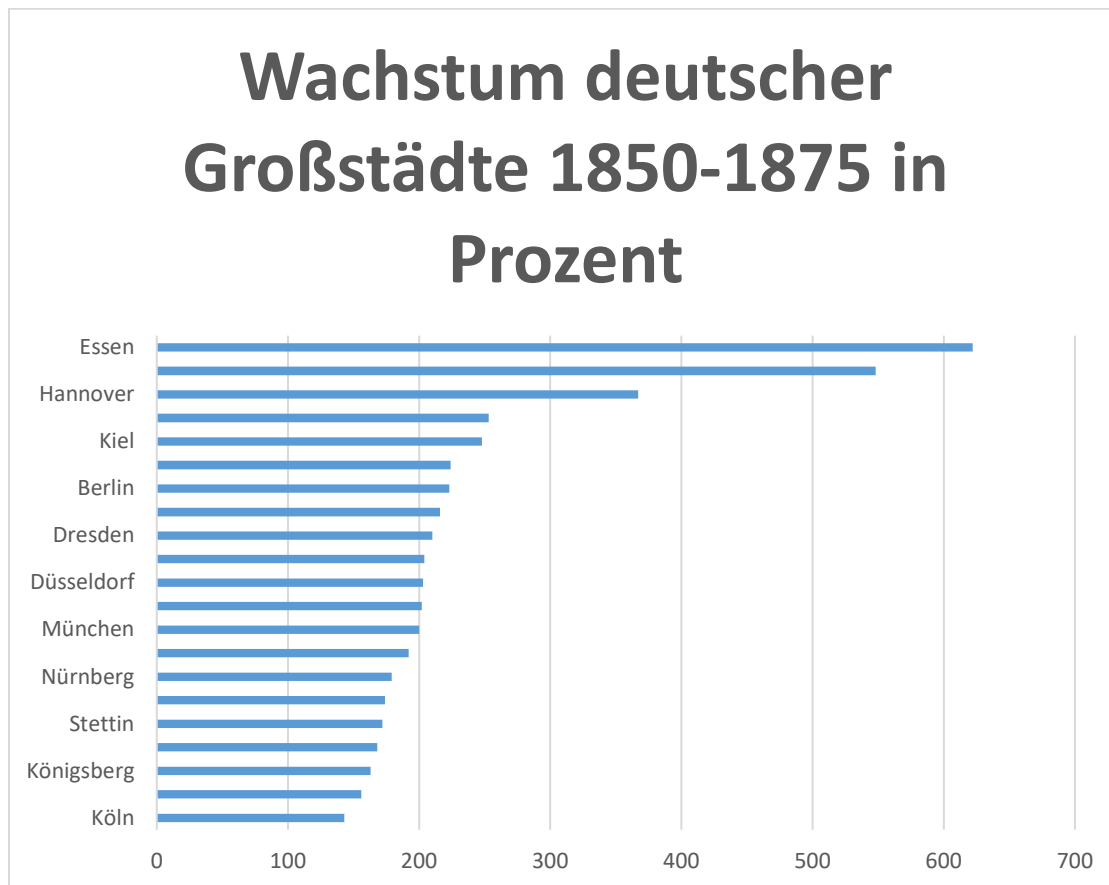
Allgemein wird das Städtewachstum Stuttgarts auch im Industriezeitalter eher als behäbig geschildert. Bereits im Titel aufschlussreich ist hier die Gesamtdarstellung Paul Sauers aus dem Jahr 1988. An ihr fällt auf, dass der gewählte Darstellungszeitraum, nämlich die Friedensjahre des Kaiserreichs 1871-1914, bereits im Titel mit dem „*Werden einer Großstadt*“ gleichgesetzt wird, obwohl die Stadt die 100.000-Einwohnergrenze – laut Festlegung des internationalen Statistikkongresses von 1887 allgemein übliche Definition für eine Großstadt – schon 1873, also sozusagen im Jahr 3 der Sauer'schen Darstellung erreicht. Der Status wird implizit verweigert. Ganz ähnlich stellt Otto Borst fest, die Bevölkerungszunahme Stuttgarts zwischen

1875 und 1910 sei „harmlos“ gewesen im Vergleich zu anderen Industriestädten. Als Vergleichsbeispiele werden Ludwigshafen und Charlottenburg genannt. Dieser Blick relativiert sich jedoch, wenn man eine etwas breitere Vergleichsebene wählt und auch andere relevante Zeiträume betrachtet. Ein Vergleich zwischen den 22 Städten, die im Reich 1910 über 200.000 Einwohner aufwiesen, zeigt in der Tat, dass Stuttgart sich eher auf einem der hinteren Plätze hinsichtlich der Geschwindigkeit seines Wachstums nach 1875 befindet. Er zeigt allerdings auch, dass Charlottenburg dieses Feld so einsam anführt, dass es keinesfalls für einen Gesamttrend stehen kann.



Ein deutlich anderer Eindruck entsteht, wenn man für dieselbe Vergleichsgruppe den früheren Zeitraum zwischen 1800 und 1875 betrachtet. Nun ist Stuttgart hinsichtlich seines Wachstums im Ranking bereits an achter Stelle und erreicht ziemlich genau den Durchschnittswert. Das Bild verändert sich nochmals, wenn man nur den Zeitraum des „großen Spurts“ 1850 bis 1875 betrachtet. In diesem

Zeitraum wächst Stuttgart doppelt so schnell wie Köln, und auch etwas schneller als Berlin.



Topographie – wie ungünstig liegt Stuttgart?

Unstrittig ist, dass der Eisenbahnbau der Industrialisierung in Württemberg wie auch in Deutschland insgesamt einen entscheidenden Schub verliehen hat, und unstrittig ist Stuttgart Zentrum des württembergischen Eisenbahnprojekts. Gern wird der zeitlich leicht versetzte Anschluss der eigentlichen Residenz an die Hauptbahn geschildert, wenig dagegen das sich anschließende exorbitante Wachstum insbesondere im Güterbereich. Dessen permanente Überlastung blieb in der Folge ein Grundzug der lokalen Eisenbahnentwicklung.

Bei der Entwicklung der Stuttgarter Frachtzahlen ist nicht nur der steile Anstieg der Einfuhr, sondern auch der Ausfuhr zu betrachten. Im Zeitraum 1852/1853 belief sich der jährliche Güterversand vom Stuttgarter Güterbahnhof aus auf rund 8.500 Tonnen. Zehn Jahre später waren es bereits 83.000 Tonnen. Etwas mehr als ein Fünftel der zu

dieser Zeit auf württembergischen Strecken beförderten Güter hatte den Ziel- oder Abgangsort Stuttgart.

Das hierfür verantwortliche Gewerbe kann sich aber nicht erst parallel zum Eisenbahnbau ausgebildet haben, es muss in seiner Grundstruktur, entsprechend der Annahme Kollmers, schon vorhanden gewesen sein.

Bei der Frage, auf welchem Wege es seine Ware ursprünglich vertrieben hatte, fällt zunächst der Blick auf den Straßenverkehr. Dass der Chausseebau, also das Anlegen leistungsfähiger, wetterresistenter Kunststraßen, in Württemberg seit dem 18. Jahrhundert keineswegs rückständig war, ist bekannt. Dies wird aber selten mit der Industrialisierung in Verbindung gebracht, obgleich der Hohenheimer Wirtschaftshistoriker Willi Boelcke schon in den 1980er Jahren auf dem Gebiet des Verkehrs den beginnenden Chausseebau als einzige innovatorische Leistung für das aufkommende Industriezeitalter gekennzeichnet hat. Neue und verbesserte Wege für den Landtransport hatten schon vor dem Beginn des Eisenbahnzeitalters für eine deutliche Absenkung der Frachtkosten auf der Straße gesorgt. Die Eröffnung der Neuen Weinsteige 1830 ist ebenso in diesem Zusammenhang zu sehen wie die Tatsache, dass das Netz der württembergischen Staatsstraßen Mitte des 19. Jahrhunderts bereits ziemlich genau dem Netz der Bundesstraßen um 1970 entsprach – mit der Haupt- und Residenzstadt Stuttgart als natürlichem und unbestrittenen Mittelpunkt.

Die in den 1860er Jahren auf Stuttgarts Straßen transportierte Warenmenge entsprach auch jetzt noch ungefähr der Fracht, die der Stuttgarter Güterbahnhof in seinem Eröffnungsjahr bewältigte.

Ein weiterer leistungsfähiger Verkehrsweg war der Neckar. Dessen Wirkung für Stuttgart auszublenden, erscheint merkwürdig, ist aber wie dargestellt immer wieder geschehen. Man kann sich hier grundsätzlich die Frage stellen, ab welcher Distanz man einen Standortfaktor eigentlich als wirksam betrachten möchte. Die drei ebenen Kilometer vom Stuttgarter Schloss bis zur Mündung des Nesenbachs waren jedenfalls kein unüberwindliches Hindernis. Cannstatt galt als hervorragender Warenumsschlagplatz und Speditionsort.

Der Wert der Wasserstraße verbesserte sich deutlich mit der Fertigstellung des Heilbronner Wilhelmskanals 1821. In Folge stiegen Frachtzahlen auch am Cannstatter Hafen spürbar an. 1828, vor Abschluss der bayerisch-württembergischen Zollunion, kamen am

Cannstatter Hafen ca. 1250 Tonnen an, 1847 war der Höhepunkt mit ca. 28.000 Tonnen erreicht.

Die Tatsache, dass in den 1840er Jahren für die Donau bestimmte Dampfschiffe in Einzelteilen neckaraufwärts bis nach Cannstatt transportiert wurden und anschließend auf Fuhrwerken ihren Weg nach Ulm nahmen, mag aus heutiger Sicht bizarr wirken, zeigt aber auch, was die vorhandene Verkehrsinfrastruktur bereits zu leisten vermochte.

Ähnlich ist auch der Neckar als Energieträger zu sehen. Die zahlreichen Mühlenwerke am Berger Mühlgraben stellen wie auch die Cannstatter Mühlen ein gewerbliches Kontinuum dar, dass sich von der frühen Neuzeit bis ins Industriezeitalter erstreckte. Dass die vorhandenen Mineralquellen die Möglichkeit boten, den Mühlenbetrieb über den Winter eisfrei zu halten, stellt im Übrigen einen kleinen, aber feinen Standortvorteil dar, der in der Regel nur von Spezialisten erwähnt wird.

Der Aspekt der Wasserkraft und damit der Energieversorgung leitet über zu einer weiteren Frage:

Energie – was leistet eine Stuttgarter Dampfmaschine?

Es besteht Einigkeit darüber, dass der württembergische und augenscheinlich auch der Stuttgarter Weg ins Industriezeitalter in hohem Maße über Spezialfabrikate und Luxusprodukte führte – letztere vor allem typisch für die Residenzstadt. Ein Zeitgenosse formulierte 1847:

„Dennoch befindet sich eine ziemliche Anzahl solcher Fabriken hier, die ohne großartige Maschinenvorrichtung zu bedürfen, durch den Luxus und Bedarf einer Residenzstadt hervorgerufen wurden.“

Eine häufige Annahme lautet, dass deren Produktion zuvor ausschließlich auf den lokalen Markt bezogen gewesen sei. *„Das kleinstädtisch geprägte Stuttgarter Gemeinwesen bot eher bescheidene Erwerbsmöglichkeiten, wenn man einmal von den Hofaufträgen absieht.“*, formuliert beispielsweise Harald Görlich unter Bezug auf Paul Sauer. Otto Borst interpretierte obiges Zitat dahingehend, man fabriziere *„in Stuttgart gerade so viel, wie die Residenzler Lust an Luxusartikeln haben.“*

Hier lohnt der Blick auf einige Fallbeispiele:

Die seit 1809 in Stuttgart ansässige Klavierwerkstatt Johann Lorenz Schiedmayers, zunächst noch mit dem Partner Dieudonné, orientierte

sich schnell auf den Exportmarkt. Im Jahr 1844, als seine Söhne in den Betrieb eintraten, waren bereits über 3600 Klaviere produziert und bis nach Indien exportiert worden. Ein Jahr nach Schiedmayer und Dieudonné ließ sich 1810 der Verleger Johann Friedrich Cotta in Stuttgart nieder. Seine Erfolge auf dem Buch- und Zeitungsmarkt sind allgemein bekannt, werden aber vielleicht zu selten auch als das Werk eines der innovativsten Unternehmer betrachtet, die in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts im deutschen Südwesten wirkten.

In den 1840er Jahren siedelten sich in Stuttgart die Schokoladenhersteller Moser, Roth und Waldbaur an. Über diesen Gewerbebezweig hieß es im Katalog des württembergischen Exportmusterlagers:

„In der Bonbons- und Schokoladenfabrikation konkurrieren die Stuttgarter Firmen ... erfolgreich mit den ersten Pariser Häusern ... und schicken ihre Erzeugnisse in die fernsten Länder.“

Allen genannten Firmen ist gemein, dass früher oder später auch die Dampfkraft bei der Produktion zum Einsatz kam. Allerdings handelte es sich um wenige und eher kleine Aggregate. Bei Cotta, dessen Name untrennbar mit der Verbreitung der von Friedrich König erfundenen Schnellpresse verbunden ist, waren um 1850 bereits ein ganzer Maschinenpark im Einsatz, an dem fast 200 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt waren, der laut Oberamtsbeschreibung von genau einer Dampfmaschine angetrieben wurde. Zur gleichen Zeit war auch im Betrieb Schiedmayers mit immerhin 55 Arbeitern eine Dampfmaschine in Betrieb.

Von der Schokoladenfabrik Wilhelm Roth wissen wir aus dem Feuerversicherungsbuch, dass dort ein *„Locomobile zu 3-4 Pferdkräfte auf festen Füßen“* im Souterrain installiert war, das seine Kraft mittels einer Transmission über mehrere Stockwerke auf diverse Arbeitsmaschinen übertrug. Bei Moser in der Calwer Straße war eine ähnliche Technik im Einsatz, dort arbeiteten zu dieser Zeit ca. 250 Menschen.

Es brauchte keine gewaltigen Maschinenkräfte, um dem Stuttgarter Gewerbe Flügel zu verleihen. Daher lässt auch das in der Literatur so beliebte Zählen von Dampfmaschinen und Addieren von deren PS-Stärke nur bedingt Rückschlüsse auf die Entwicklung des Gewerbestandorts Stuttgart zu. Entscheidend war der Wert der hergestellten Produkte.

Dass man einen größeren Betrieb entwickeln und das Stadium der Dampfkraft an Ende schlicht überspringen konnte, zeigt schließlich das Beispiel der Firma Pfälzer und Söhne. Der Bijoutier und Graveur Friedrich Justus Pfälzer, geboren in der hessischen Nebenresidenz Hanau, ließ sich in seinem Unternehmen zunächst in der ehemaligen Hohenloher Residenz Öhringen nieder, bevor er 1831 seine Goldwarenfabrik in die württembergische Residenzstadt Stuttgart verlegte und hier das Bürgerrecht erwarb. Sein Mitarbeiter und künftiger Schwiegersohn Friedrich Immanuel Reitz stellte in 1841 in einem Brief als „*Mann von 200.000 Gulden*“ vor, also offensichtlich ein dem Handwerkerstand deutlich entwachsener Angehöriger der Honoratiorenschicht. Dazu passt, dass Karl Pfaff, der für die 1840er Jahre von immerhin mehreren hundert Bijouterie-Arbeitern in Stuttgart schreibt, Pfälzer zu denjenigen Unternehmern zählt, die bis nach Amerika exportierten. Auch hier kennen wir die Maschinenausstattung aus dem 1876 angelegten Feuerversicherungsbuch: Im Einsatz war eine „*Ottosche Gaskraftmaschine für 3 Pferdkräfte*“, also ein Verbrennungsmotor. Später kam noch die neue Kraft der Elektrizität hinzu.

Vorläufige Ergebnisse

Vor einigen Jahren formulierte der Autor eines Buches über den Autokonstrukteur Ferdinand Porsche: „*Was mich an diesem Abschnitt zwischen etwa 1880 und 1950 fasziniert, ist die Tatsache, die ich als Wunder betrachte: nämlich wie eine Handvoll (mehr waren es ja nicht) blitzgescheiter Menschen durch ihre Erfindungen dieses Land vom Armenhaus Mitteleuropas zum Motor der ganzen Welt gemacht haben.*“

Der Klappentext einer populären Doppel-Biographie über die Industriepioniere **Bosch und Daimler** aus dem Jahr 2016 wählte noch eine andere Sattelzeit:

„... 1834 ... gilt die Postkutsche noch als Maß aller Dinge. Doch dann dreht sich der Wind, und das Land der Dichter und Denker erfindet sich neu: als Land der Tüftler und Lenker. ...und wie aus Klitschen Weltkonzerne werden ... weil zwei Querdenker ihren Weg gehen ...“

Ungefähr zur gleichen Zeit bekam meine Tochter an einer Stuttgarter Grundschule folgenden Satz ins Heft diktiert:

„Die Industrie in Stuttgart entwickelte sich meist aus handwerklichen Betrieben, die durch ihren Fleiß und ihren Erfindergeist Weltruf erlangten (Bosch, Daimler).“

Weder die Daimler-Motoren-Gesellschaft noch die Robert-Bosch-GmbH sind dem lokalen Handwerk entwachsen. Ebenso kann man daran zweifeln, dass Stuttgart um 1880 ein Armenhaus oder dessen Besenkammer gewesen sei. Es spricht einiges dafür, dass es zu diesem Zeitpunkt auf einem schon zuvor unumkehrbaren Industrialisierungspfad weit fortgeschritten war. Die Anfänge der künftigen Weltunternehmen lagen in einem bereits entwickelten Industrieraum.

Wie dieser Industrieraum sich jedoch ausformte, welche Spezifika er aufwies, das ist in vielen Details noch unerforscht. Jenseits der Feststellung, dass Stuttgart während des „großen Spurts“ durchaus nicht langsamer wuchs als andere Großstädte, bedürfte die demographische Entwicklung einer weiteren, auch sozialgeschichtlichen Entschlüsselung. Die Verkehrssituation wie auch die Erreichbarkeit von Energie mag rein theoretisch schwerindustriellen Ansprüchen nicht genügt haben, dies ist jedoch nicht mit völliger Abgeschlossenheit zu verwechseln. Die angeführten Beispiele des für die Residenzstadt typischen Luxusgüter-Gewerbes zeigen, dass dieses früh Exporterfolge erzielte und bereits während des Booms der Gründerzeit auch mit „kleiner Energie“ in industrielle Dimensionen vorstoßen konnte. Weiterverarbeitung und Veredelung waren bereits in der Gewerbestruktur der Residenzstadt angelegt. Es handelte sich um keine neue Strategie, auf die man sich erst in Folge widriger Umstände verlegte. Die genauere Betrachtung einzelner Unternehmen würde sich lohnen.

Der Blick in die Stuttgarter Historiographie zeigt jedoch, dass sich stattdessen bereits früh eine bequeme Kleinheits- und Verspätungserzählung etabliert hat. Vor deren Verselbständigung und ständiger Wiederholung soll hier ausdrücklich gewarnt werden. Stattdessen erscheint es sinnvoller, bei der künftigen Erforschung der Stuttgarter Industriegeschichte von etwas auszugehen, was hier einstweilen als **„Residenzstadt-Industrialisierung“** bezeichnet wird - in dem Sinne, dass bei der Erforschung der Stuttgart Industriegeschichte nicht mehr als erstes an eine vermeintlich allgegenwärtige Ungunst und Nachteiligkeit von Geographie, Topographie und sonstigen Voraussetzungen gedacht werden sollte, sondern an das tatsächlich zentrale Merkmal Stuttgarts seit dem späten Mittelalter: Haupt- und

Residenzstadt, Mittelpunkt eines Herzogtums, dann Königreichs, administratives und kommunikatives Zentrum.

Ins Spiel kämen dann neben Zentralörtlichkeit auch Faktoren wie Bildung und Wissenschaft, Kapitalmobilisierung und schließlich auch die Nähe zur Macht und Kommunikation auch weit über die Landesgrenzen hinaus – letzteres sei abschließend an einem vielleicht überraschenden Beispiel illustriert:

1879 veröffentlichte das *US-Department of Commerce and Labour* eine umfassende Zusammenstellung über den Stand des amerikanischen Außenhandels. Der Abschnitt über die deutschen Handelsbeziehungen enthält einen Bericht des Stuttgarter Konsuls, J.S. Potter, der nach eigenen Angaben zahlreiche Briefe von hiesigen „*merchants*“ mit starkem Interesse am US-Geschäft erhielt und einen solchen auch exemplarisch wörtlich wiedergab. Beigefügt war außerdem

"... a list of a few of the first-class houses in the kingdom of Würtemberg, Germany ... with whom American merchants and manufacturers can correspond ..."

Insgesamt nennt Potter 112 Firmen, darunter zwei aus Reutlingen, eine aus Eislingen, eine aus Cannstatt sowie je eine aus Rottenburg und Ulm. Die übrigen 106, darunter die Verleger Steinkopf und Oetinger, die Möbelfabrik Schoettle, der Fotograf Paul Neff und die Maschinenfabriken Kuhn, Decker, Hild & Metzger und Fromm, sind allesamt Stuttgarter Adressen.