

Erweiterung des Innerortsnetzes von 1910 bis 1913:

- 16. 4. 1910 Ostendstraße—Schlachthof
- 6. .8. 1910 Neckarstraße—Urachplatz
- 6. 8. 1910 Kanonenweg—Bubenbad
- 11. 7. 1911 Gaisburg Hauptstraße—Burgstraße
- 11. 7. 1911 Bahnhofstraße—Türlestraße—Birkenwaldstraße—
Helfferichstraße
- 15. 8. 1911 Bahnhof Cannstatt—Seelberg-, Bismarck-, Tauben-
heim-, Waiblinger-Straße
- 9. 11. 1911 Kursaal—Schmidenerstraße
- 26. 6. 1912 Botnangersteige—Rotenwaldstraße
- 5. 9. 1912 Dillmannstraße—Doggenburg
- 8. 12. 1912 Westbahnhof—Bismarck—Eiche
- 10. 6. 1913 Schlachthof—Wangenerstraße—Landhausstraße
- 31. 8. 1913 Wagenburgstraße—Gablenberg—Pfarr- und Asperg-
straße—altes Schulhaus—Gablenberg
- 15. 11. 1913 Helfferichstraße—Weißenhof

Anfang 1914: Bahnlänge: 68,85 km; Fahrzeuge: 267 Trieb- und 171 Beiwagen, Leistungen im Jahr 1913: Triebwagen = 10 466 000 Wagen-km, Beiwagen = 4 385 000 Wagen-km. Beför- derte Personen im Jahr 1913: 53 981 000.

Weitere Betriebseröffnungen am:

- 3. 3. 1926 Cannstatt, Schmidenerstraße
- 14. 4. 1928 Cannstatt, Rheinlandstraße
- 28. 12. 1926 Untertürkheim, Mühlstraße
- 28. 8. 1926 Stuttgart, Bubenbad—Pischeckstraße
- 5. 11. 1927 Stuttgart, Pischeckstraße—Gerokruhe
- 15. 5. 1928 Stuttgart, Dillmannstraße
- 21. 10. 1928 Vorortsstrecken: Vaihingen—Filder—Rohr
- 5. 5. 1929 „ Cannstatt—Fellbach
- 7. 4. 1930 „ Ruhbank—Sillenbuch.

Gleisneubauten ab 1914:

- 1914 Ludwigsburgerstraße vom Nordbahnhof bis Löwentor, zwei- tes Gleis, Verbindungsgleis zwischen Königstraße u. Planie, Doppelgleisige Verlängerung der Linie 10 vom Bubenbad bis Platz B, Depotgleise und Zufahrtsgleise zur neuen Halle Ostheim, Eingleisige Verlängerung der Linie 12 Feuerbach, Doppelgleisige Verlängerung der Linie 1 in der Schmidener Straße in Cannstatt bis Haus 144.
Zweite Gleise wurden erstellt und in Betrieb genommen: in der Hohenheimer Straße von Alexanderstraße bis Bopser, Etzelstraße von Neue Weinsteige bis Bopser, Torstraße, Schwabstraße von Rotebühlstraße bis Tunnel, Moltkestraße von Schwabschule bis Moltkekaserne.
- 1915 dreigleisige Ausweichenanlage Rotenwaldstraße beim Leip- zigerplatz
- 1916 Abstellgleise am Westbahnhof, am Wilhelmsplatz, an der Schickhardtstraße, Rosenbergstraße, Gewerbehalle, am Ar- tilleriedepot in Wangen.
- 1917 Anschlußgleise für den Städtischen Güterverkehr beim Städtischen Gaswerk und Städtischen Elektrizitätswerk Münster.
- 1918 Mit dem Neubau der Vorortsbahnstrecke Hedelfingen—Ober- türkheim wurde Ende des Jahres begonnen.
- 1919 Am 15. 2. 1919 wurde die Strecke Hedelfingen—Obertürk- heim (1420 m) dem Betrieb übergeben.
Abstellgleise auf Rechnung der Stadtgemeinde zum Zweck der Güterbeförderung auf dem Westbahnhof, in Untertürk- heim und in der Bismarckstraße.
- 1920 Anlässlich der stadtbauplanmäßigen Anlage der Cannstatter Straße zwischen Pragwirthshaus und Feuerbach wurde die vorhandene Bahnanlage verlegt und doppelgleisig ausgebaut. Verlängerung von Doppelgleisen in der Pragstraße in Cann- statt gegen das Löwentor. In der Königstraße in Cannstatt wurde ein Gleis eingelegt, so daß vom Bahnhof in einer Schleife um den Wilhelmsplatz nach der König-Karls-Brücke zurückgefahren werden kann.
- 1921 Erstellung einer Gleisschleife am Bismarck- und Moltke- Denkmal beim Charlottenplatz, Zufahrtsgleis zum oberen Lagerplatz in Berg, zweites Gleis von Wilhelmshöhe bis Bahnhof Feuerbach.

- 1922 Neubauten: Gütergleis auf dem Westbahnhof, Zufahrtsgleise zum neuen Hauptbahnhof, Schloßplatz, Friedrichsplatz und am Friedrichsbau, Verlängerung der Gleise an den End- stationen in Botnang, Feuerbach und in der Eisenbahn- straße in Cannstatt.
- 1923 Für die Verbindung Wangen—Untertürkheim mußte infolge Verlegung des Neckarbettes eine neue Strecke von 750 m erbaut werden. Eröffnet wurde diese Strecke am 19. De- zember 1923.
- 1924 Teilweiser doppelgleisiger Ausbau in der Pragstraße in Cannstatt sowie in der Ulmer Straße zwischen Gaisburg und Wangen, dreigleisige Weichenanlage in der Schiller- straße beim Katharinenstift. Erstellung von Postgleisan- schlüssen für fremde Rechnung.
- 1925 Zweigleisige Verlängerung der Schmidener Straße in Cann- statt bis zum Aufgang zum Steinhaldenfriedhof, zweigleisi- ger Ausbau der Birkenwaldstraße zwischen Helfferichstraße und Weißenhof, zweigleisiger Ausbau in der Pragstraße von Cannstatt bis Löwentor und denjenigen in der Ulmer Straße von Gaisburg bis Wangen. Einbau einer Schleife an der Doggenburg, Verbindungsgleis am Bopser, drittes Gleis im Herdweg bei der Dillmannstraße.
- 1926 Zweites Gleis von Südheim bis Gebäude 64 in Kaltental, Doppelgleise in der Gänshaidestraße vom Bubenbad bis zur Pischeckstraße, desgleichen in der Lautenschlagerstraße von der Schloß- straße bis zum Hindenburgplatz, desgleichen in der Mühlstraße von der Ulmer Straße bis Untertürkheim, Verlängerung der Gleise in der Schmidener Straße, Abstellgleise in der Wagenhalle Südheim und Ostheim.
- 1927 Zweites Gleis in der Stuttgarter Straße in Kaltental von Gasthaus Waldeck bis zum Gasthaus zum Waldhorn, Zweites Gleis in der Ludwigsburger Straße vom Pragwirts- haus bis Friedrichswahl, Doppelgleis in der Hauptstraße in Vaihingen a. F. von der Wirthstraße bis Seestraße, desgleichen in der Bahnhof- und Heilbronner Straße von der Friedhofstraße bis Pragwirthshaus, desgleichen in der Pischeckstraße von der Payerstraße bis Gerokruhe einschl. einer Schleifenanlage daselbst, desgleichen in der Rheinlandstraße von der Staatsstraße nach Untertürkheim bis zur Einmündung in die alte Waib- linger Straße, desgleichen in der Altenburger Steige von der Brücken- straße bis zur Römerstraße, Doppelgleisige Abzweigung von der König- in die Post- straße, Schleifenanlage beim Weißenhof, für die Postverwaltung: ein Postgleis in der Stephanstraße mit Abzweigungen von der Schloßstraße, Hallengleise für die Wagenhalle Vogelsang nebst den er- forderlichen Zufahrtsgleisen.
- 1928 Doppelgleisige Verlängerung der Linie 1 in der Haupt- straße in Vaihingen nebst Schleifenanlage bei der Krehl- straße (eröffnet am 30. 8. 1928). Doppelgleisige Verlängerung der Linie 1 von der Einmün- dung der Waiblinger Straße in die Rheinlandstraße bis zum Stuttgarter Platz in Fellbach, von hier ab eingleisige Schleife über die Bahnhofstraße an der Lutherkirche vorbei über die Cannstatter Straße zum Stuttgarter Platz. Doppelgleisiger Neubau der Strecke Vaihingen—Rohr von der Hauptstraße in Vaihingen durch die Bahnhof-, Rohrer-, Vaihinger Straße bis zum Rathaus in Rohr (eröffnet am 20. 10. 1928). Doppelgleisiger Ausbau der Vorortbahn nach Zuffenhausen von der Friedrichswahl durch die Stuttgarter- und Bahn- hof- bis zur Friedrichstraße, von hier ab eingleisige Schleife über die Linden-, König-, Friedrich- zur Bahnhofstraße. Gleisschleifen bei der Heidenklinge und im nordwestlichen Teil des Hindenburgplatzes. Doppelgleisige Verlängerung der Linie 4 vom Hölderlinplatz durch die Dillmannstraße bis zum Herdweg (eröffnet am 15. 5. 1928).