

Max Schreck

## II. Teil

(In dem insgesamt 117 Seiten umfassenden Original-Manuskript der Dissertation nimmt dieser Teil II die Seiten 32-57 ein)

# Lauda als Eisenbahnknotenpunkt

## I. Bau- und Verkehrslage.

### *(1.) Bau der Odenwaldbahn: Heidelberg-Mosbach-Lauda-Würzburg*

Am 6. Mai 1846 sah man sich in der zweiten badischen Kammer veranlasst, zur Beratung der überzahlreichen Petitionen mehrerer Städte des Odenwaldes, welche nach dem Dampfross verlangten, zusammenzutreten. Die Petitionen waren daher sehr zahlreich, da keine Gemeinde zu kurz kommen wollte. Man brauchte lange Jahre dazu, den Weg für die Strecke Heidelberg-Würzburg zu finden, um alle berechtigten Wünsche erfüllen zu können.

Heute ist das Schimpfen derjenigen noch nicht verstummt, welche durch die Wahl der Richtung: Heidelberg-Eberbach-Neckarelz-Mosbach-Osterburken-Lauda-Würzburg zu kurz gekommen sind; und heute noch wird der damaligen Regierung Kurzsichtigkeit vorgeworfen, eine so ungünstige und teure Linie gewählt zu haben.

*(Anlage 1: Die Baujahre der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg sind im Anhang in einer tabellarischen Aufstellung zusammengestellt).*

Der Name Odenwaldbahn kommt schon in den ältesten Petitionen vor. Er trifft indes nicht ganz zu, da der eigentliche Odenwald von der Bahn nur in wenigen Strichen, etwa bis Mosbach, berührt, und zum mindesten die Gegend, die sie in ihrer östlichen Hälfte durchzieht, nicht wohl als Odenwald angesprochen werden kann; denn hier verliert sich der Odenwald allmählich in das hügelige Bauland. Als Grenze zwischen beiden wird im allgemeinen der Uebergang aus dem Buntsandsteingebiet in das des Muschelkalks bezeichnet, doch trifft diese Abgrenzung nicht überall zu.

Zur Anlage einer Eisenbahn in westöstlicher Richtung schien das Gelände nicht geeignet; denn ausser dem Neckar verlaufen die Flusstäler im allgemeinen von

Süden nach Norden und sind zudem sehr schmal. Rein geographisch genommen, stellt die Odenwaldbahn eine Verbindung zwischen Neckar und Main, Heidelberg und Würzburg dar.

Wie der italienische Krieg vom Jahre 1859 den Bau der Strecke Heidelberg-Mosbach unliebsam unterbrochen hatte, so sollte auch der deutsche Bruderkrieg vom Sommer 1866 die bereits im letzten Stadium befindlichen Bauarbeiten der Strecke Mosbach-Würzburg um einige Monate verzögern. Um den frisch aufgeworfenen Damm der Taubertalbahn pfeifen am 24. Juli 1866 bei Tauberbischofsheim die Kugeln, als die württembergischen Truppen den nachrückenden Preussen die Tauberbrücke streitig machen wollten. Von einem Baufortgang konnte in jenen aufregenden Tagen nicht die Rede sein, zumal auch die von den Truppen eingeschleppte Cholera in einzelnen Orten des Taubergrundes, z.B. Dittigheim verheerend herrschte. Glücklicherweise waren aber die Bauarbeiten soweit vorgeschritten, dass die ganze Odenwald-Bahn noch im Kriegsjahre 1866 in Betrieb genommen werden konnte.

### ***(2.) Bau der Taubertalbahn: Lauda-Mergentheim & Lauda-Wertheim***

Im Sommer 1864 wurden in Lauda die Arbeitslose vergeben und mit dem Bau begonnen. Zu gleicher Zeit rührten sich Schaufel und Spaten im ganzen Taubertal bis nach Wertheim, da lt. Gesetz ausdrücklich bestimmt worden war, dass die von der Odenwaldbahn umfahrenen Städte Tauberbischofsheim und Wertheim möglichst ohne Zeitverlust auch die versprochene Eisenbahn erhalten sollten. Diesem Versprechen ist die Regierung auch nachgekommen. Am 10. Oktober 1867 wurde die Teilstrecke Lauda-Hochhausen dem Betrieb übergeben, am 15. Oktober das nördliche Schlusstück Königshofen-Mergentheim. Die kurze in dieser Aufführung fehlende Strecke Lauda-Königshofen bildete ein Glied der Odenwaldbahn selbst und war schon zur Eröffnung gekommen. Mit Rücksicht auf die Taubertalbahn hatte man vor, an dem Punkt, wo letztere und die Odenwaldbahn sich kreuzen, einen grösseren Bahnhof anzulegen, welcher für die Bedürfnisse beider Bahnen namentlich zur Unterbringung des nicht unbedeutenden Fahrmaterials genügte.

Ursprünglich sollte Gerlachsheim diesen Bahnhof erhalten; der Grund und Boden hierzu war dort schon erworben. In Lauda hatte sich nämlich die Landwirtschaft mit Händen und Füßen dagegen gewehrt, die guten Aecker im besten Flur zu opfern und die Kartoffeläcker dem durch das dauernde Rangieren nie aufgehörenden Russ der Lokomotiven auszusetzen. So grundlos dieser Einwand auch ist, hätte er doch für die spätere Entwicklung Laudas verhängnisvoll werden können, wenn nicht ein anderer grosser Vorteil dafür gesprochen hätte, den Kreuzungspunkt nach Lauda zu verlegen. Wenn man schliesslich im Dezember 1863 von Gerlachsheim wieder abkam und in das 3

km entfernte Lauda ging, so geschah dies nur mit Rücksicht auf die für die Anlagen eines umfangreichen Bahnhofes günstigere Lage Laudas; während nämlich Gerlachsheim am Eingange des engen Grünbachtals liegt, breitet sich die Gemarkung Lauda in dem breiten Taubertal aus.

Von jeher bildete Lauda, was den Verkehr betrifft, den Hauptpunkt dieser Gegend und dürfte in Beziehung auf künftige handwerkliche und industrielle Entwicklung eine vorzügliche Berücksichtigung als der geeignetste Zentralpunkt der ganzen Gegend verdienen. Von ganz besonderem Wert erschien es, die Stadt Lauda in unmittelbare Verbindung mit dem Eisenbahnknotenpunkt zu bringen, da diese Stadt bisher den Verkehr mit den Landfuhren in der Richtung Heidelberg-Würzburg hatte und ihren gewerblichen und lokalen Verhältnissen nach mehr als jeder andere Ort dazu geeignet war, für den Verkehr aus dem Odenwald und dem Taubertal einen Hauptknotenpunkt zu bilden und dadurch den Verkehr selbst in den verschiedenen Richtungen zu beleben. Kein an der Linie über Lauda liegender anderer Ort wäre geeignet, diese Bedingung in gleichem Masse zu erfüllen.

## II. Verkehr und Linien

### *(1.) Güterverkehr (2.) Personenverkehr (3.) Fernverbindungen.*

Infolge der kriegerischen Zeitläufe hielt die Lokomotive sang- und klanglos ihren Einzug im badischen Frankenland. Der Verkehr der neuen Eisenbahnstrasse nahm täglich zu. Besonders der Güterverkehr steigerte sich zu Beginn des Jahres 1867 so beträchtlich, dass beinahe jeden Tag Sonderzüge zu seiner Bewältigung geführt werden mussten. Der Verkehr in Getreide aus Oesterreich und Ungarn nach Frankreich erforderte aussergewöhnliche Massnahmen. Auch im Güterverkehr zwischen Heidelberg-Leipzig und Berlin zeigte sich ein so erfreulicher Aufschwung, dass für Güter aus Heidelberg und Mannheim, die nach Leipzig-Berlin bestimmt waren, die Linie Frankfurt-Eisenach kaum mehr in Betracht kam. Der erste im Frieden zu bewältigende Herbstverkehr im September und Oktober 1867 liess alle Erwartungen weit hinter sich. Dem alten Strassenzug war durch die Eisenbahn wesentlich Abbruch getan, sodass die alte Heerstrasse verödete.

Weniger günstig scheint es anfänglich um den Personenverkehr bestellt gewesen zu sein. Hier schwanken die Angaben merkwürdigerweise sehr stark. Der Personenverkehr im Winter 1866/67 war noch schwach. Jedenfalls nahm aber der Personenverkehr der neuen Eisenbahn, wie der Güterverkehr schon vorher, im Januar 1867 einen grossen Aufschwung.

In diesem Jahr trat mit Rücksicht auf die Pariser Weltausstellung der Sommerfahrplan schon am 15. Mai (statt am 1. Juni) in Kraft. Er brachte den badischen Bahnen nicht nur einen weiteren Schnellzug Wien-Paris über Karlsruhe-Kehl, sondern auch zur Herstellung einer direkten und beschleunigten Verbindung mit dem Norden und Nordosten Deutschlands und Böhmens erstmals ein Schnellzugspaar über die Odenwaldbahn. Wenn diese Massnahme nach noch nicht einjährigem Bestehen der Bahn nötig war und von der der Odenwaldbahn sonst nicht gut gesinnten Presse (aber nur von der Presse derjenigen Gegend, die nicht so glücklich war, an der direkten Linie zu liegen, wie z.B. von der Wertheimer und Buchener Zeitung) „als längst gefühltes Bedürfnis“ freudig begrüsst wurde, so konnte der Personenverkehr nicht gar so gering gewesen sein. Die einzige Klage, der man in den Zeitungen hinsichtlich des neuen Sommerfahrplans begegnete, galt dem Umstand, dass das Schnellzugspaar in Gerlachsheim nicht anhielt, sondern „nur“ in Wittighausen und Lauda (man sieht, Fahrplanschmerzen sind so alt, wie die Eisenbahn selbst).

Im Laufe der Jahrzehnte hat sich Personen- wie Güterverkehr der Odenwaldbahn noch mehr gehoben. Aus der Vorkriegszeit seien die am 1. Mai 1914 neugeschaffenen, sog. Städtezüge Berlin-Stuttgart erwähnt, die gleich den württembergischen Wagenkursen Berlin-Zürich und Berlin-Mailand (die württembergischen Wagenkurse haben den Weg über Lauda-Osterburken-

Stuttgart) über die Odenwaldbahn geleitet wurden. Auch der Verkehr Saargebiet-Sachsen nimmt grösstenteils seinen Weg über Heidelberg-Lauda-Würzburg.

Als die Odenwaldbahn 1866 in Betrieb genommen wurde, war sie nur mit einem Gleis versehen. Das Plenum war aber schon für ein etwaiges zweites Gleis vorbereitet, und es war daher schon beim Bau der Eisenbahnlinie hierauf Rücksicht genommen worden. Zwei kurze Teilstrecken erhielten noch in den sechziger Jahren selbst ihr Doppelgleis. Es waren dies das 10 km lange Anfangsglied Heidelberg-Neckargemünd und das nur 3 km lange Stück zwischen Königshofen und Lauda. Die Gründe leuchten bei beiden Strecken ein: Das Anfangsglied benötigte zur Bewältigung des starken Heidelberger Vorortverkehrs alsbald das 2. Gleis und ebenso selbstverständlich war seine Anlage auf der zweitgenannten Strecke, da sie Gemeinschaftsstrecke der Odenwald- und Taubertalbahn war. Die Betriebseröffnung der beiden zweigleisigen Strecken fand schon 1869 statt.

Im gleichen Jahre vollendete Württemberg seine Jagsttalbahn Jagstfeld-Osterburken und der immer mehr zunehmende Nordsüd-Verkehr, der die östliche Hälfte der Odenwaldbahn stärker belastete, als die Linie westlich von Osterburken, brachte es mit sich, dass man alsbald zur Verlegung des zweiten Gleises auch auf der Teilstrecke Osterburken-Königshofen schritt. Es wäre darnach nur folgerichtig gewesen, wenn man die Strecke Lauda-Würzburg ebenfalls mit dem sehr notwendigen zweiten Gleis versehen hätte. Es kam aber vorerst nicht dazu, und wenn wir berücksichtigen, dass gerade die Jahre nach 1874 eine Zeit des Stillstandes und einer wirtschaftlichen Krisis waren, so kann man dies wohl verstehen. Die Zahl der neueröffneten Strecken und sonstiger Erweiterungsbauten war gegenüber dem Jahrzehnt zuvor auf ein Minimum herabgesunken. Vor Mitte der 80er Jahre war ein Aufflackern neuer Bautätigkeit nicht wahrzunehmen. Unterm 11. März 1887 wurde zwischen Baden und dem Reich ein Uebereinkommen getroffen, worin Baden sich u.a. zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Lauda-Würzburg verpflichtete. Es waren dies weniger Gründe verkehrspolitischer als militärischer Art, die zur Wiederaufnahme der zweiten Gleisbauten an der Odenwaldbahn führten. Im darauffolgenden Jahre 1888 ward das zweite Gleis Lauda-Würzburg (43 km) in Betrieb genommen.

Zu einem sehr starken Verkehr entwickelte sich die Taubertalbahn Lauda-Wertheim und Lauda-Mergentheim. Während erstere Strecke hauptsächlich für den Güterverkehr von Bedeutung war (hauptsächlich Milch und landw. Erzeugnisse, die in die Städte Heidelberg und Mannheim verschickt werden), blüht letztere durch starken Personenverkehr, da das berühmte deutsche Karlsbad Mergentheim mit seinen wunderbaren Anlagen und Kurgarten als ein beliebter Ausflugsort gilt. Häufig wird die Strecke über Wertheim auch zur Fahrt nach Frankfurt benützt. Hier sind noch viele Verbesserungen im Fahrplan

durchzuführen, wenn der Umweg über Würzburg, bzw. Eberbach oder Heidelberg wegfallen soll.

In der Richtung Stuttgart stehen 2 Linien zur Verfügung:

1. der direkte Zug Wertheim-Lauda-Mergentheim-Crailsheim-Ulm  
(*mit Umstieg in Crailsheim*) Crailsheim-Schwäb. Hall-Stuttgart,
2. Lauda-Osterburken-Heilbronn-Stuttgart.

Da bei der ersteren Linie nur Personenzüge verkehren, ist letztere die meistbenützte.

Im allgemeinen kann man die Verbindungen von Lauda aus als äusserst günstig bezeichnen. Vor allem steht fest, dass die Wohltat einer Eisenbahn dieser Gegend von höchstem Nutzen sein musste, dass die Landwirtschaft erst dadurch instand gesetzt wurde, ihre Produkte auszuführen, und die noch spärlich gesähte, aber sich nach und nach bildende Industrie nicht nur ein guter Verkehrszubringer der neuen Eisenbahn zu werden versprach, sondern auch selbst einen wesentlichen Aufschwung erwarten liess.

### **III. Welche Einwirkungen hatte die Eisenbahn auf Lauda, insbesondere auf das Handwerk.**

Wie im Mittelalter sich das Handwerk an den grösseren Strassen und Handelsplätzen am meisten entwickelte, so gedieh es auch mit dem Aufkommen der Eisenbahn an den Orten am besten, die durch die Eisenbahn mit in der Nähe liegenden Verkehrszentren verbunden sind. Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts stand unter dem Zeichen des Verkehrs. „Er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen und knüpft unter den Nationen neue Beziehungen an“ (Wilhelm II). In der Mannigfaltigkeit und Ausdehnung des technischen Apparates der Millionenzahl der beförderten Personen und Güter, den Riesensummen der Geldanlagen und des Geldumsatzes, der Masse der beschäftigten Beamten und Arbeiter und in der Einwirkung auf das gesamte Erwerbsleben kommt den Eisenbahnen keine der anderen Verkehrsanstalten gleich.

*(1.) Arbeitsgelegenheit und neue Arbeitsgebiete.* Alle diese Vorzüge machten sich, wenn auch zunächst in beschränkter Masse, mit der Einführung der Eisenbahn in Lauda bemerkbar. Durch die Eisenbahn wurde eine grosse Veränderung in „Handel und Wandel“ hervorgerufen. Mit der Ausdehnung des Schienennetzes, der Vervollkommnung des technischen Apparates, der immer grösseren Anpassung der Beförderungseinrichtungen an die Bedürfnisse des Wirtschaftslebens, der stetig steigenden Massenbeförderung änderte sich das Aussehen Laudas.

Es wird erklärlich, wie in einem Landstädtchen mit schwachen Erträgen und geringem Umsatz sich nach und nach eine bedeutende Produktion und Konsumtion entwickelte. Vor allem schaffte der Eisenbahnbau für die Gemeinde Arbeitsgelegenheit, hauptsächlich dem Handwerk und war auf diese Weise ein Mittel, die Menschen an Arbeit zu gewöhnen und zur Tätigkeit heranzuziehen. Durch die Errichtung und Instandhaltung und Erweiterung der Betriebsanlagen der Eisenbahn in Lauda, wie Bahnhofsgebäude, Bahnbauinspektion, Betriebsinspektion, Betriebswerkstätte, Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerk, Maschinenhäuser, Badeeinrichtungen, Bau von Wohnungen für Beamte und Arbeiter usw. wurde einem grossen Teil der Handwerker ein namhafter Betrag ihres Jahresverdienstes gesichert und ein dauerndes Arbeitsfeld geschaffen.

Schon nach kurzem Bestehen wurde die Eisenbahn von der Bevölkerung Laudas sowie von der Umgegend als ein segenbringendes Gemeingut erkannt. Das Gewerbe blühte rascher und rascher empor. Alle Zweige des Erwerbslebens nahmen an diesem Aufschwung teil, die gewaltige Verbilligung der Beförderungskosten, die auf weniger als ein Viertel der früheren Landfuhrwerkspreise herabgesetzt waren, die gestiegene Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der Beförderung wirkte zunächst und am stärksten auf

diejenigen Güter, deren Schwere im Verhältnis zu ihrem Wert gross war, vor allem auf Kohle, Baustoffe und Erze, dann auf alle Erzeugnisse der Landwirtschaft, namentlich Getreide.

**(2.) Steigerung der Bevölkerungszahl.** Der Austausch der Güter wuchs nach allen Richtungen. Bedarf und Ueberschuss an Nahrungsmitteln konnten durch die Eisenbahn leicht ausgeglichen werden, sodass bei Missernten an einer Stelle nicht mehr Notstände in dem früheren Umstände eintreten konnten. Alle Vorbedingungen für ein Steigen der Bevölkerungsziffer waren gegeben (so wuchs von 1895 bis 1920 die Laudaer Bevölkerung von 1750 auf 2800 Einwohner). Mit dem Wachsen der Bevölkerung ging die Steigerung des Nahrungsmittelbedarfs Hand in Hand. Namentlich die Lebensbedingungen wurden wesentlich verbessert. Das kam zunächst der einheimischen Landwirtschaft zugute, die ihre Erzeugnisse kaum so schnell vermehren konnte, als der Bedarf wuchs. Die Landwirtschaft war mit dem Absatz ihrer Erzeugnisse nicht mehr auf den lokalen Bedarf angewiesen, sondern konnte ihre Produktion den Bedürfnissen des Weltmarktes anpassen.

Durch die leichtere Zufuhr von Dungstoffen, *die von Jahr zu Jahr zugenommen hat*, und infolge Verwendung von landwirtschaftlichen Maschinen wurde eine Verbesserung des Bodens und seiner Ertragsfähigkeit erreicht. Auf der anderen Seite erleichterte die Eisenbahn die Ausfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Der Kapitalwert des Grund und Bodens wurde nicht nur durch die erweiterte und erleichterte Marktfähigkeit seiner Produkte, sondern unter anderem auch durch Umwandlung von Ackerland in Baugrund erhöht. Die Forstwirtschaft erhielt eine grosse Belebung durch den Bedarf an Holz, zunächst zu Schwellen, dann für die überall entstehenden Neubauten. Dem Handel kam namentlich die Sicherheit und Pünktlichkeit der Güterbeförderung durch die Eisenbahn und die grössere Stabilität der Beförderungspreise zugute.

Eine besondere Wirkung übte die neue ins Leben gerufene Eisenbahn auch auf das Handwerk aus. Die neuen Arbeitsmöglichkeiten wurden schon erwähnt. Das Handwerk, dem ursprünglich nur eine lokale Bedeutung zukam und dessen Erzeugnisse nur einen örtlichen Markt besessen hatten, konnte infolge des Anschlusses an die Eisenbahn ebenfalls ein weites Absatzgebiet erwerben. Das Handwerk wurde von dem Kleben an den lokalen Markt frei, konnte auswärtige Märkte und Ausstellungen beschicken, wodurch die Verdienstmöglichkeit wesentlich erhöht wurde. Gewerbliche Roh- und Hilfsstoffe wurden für die Gütererzeugung den Gewerbebetrieben zugeführt, die ihre Halb- und Fertigerzeugnisse wiederum der Aussenwelt zurückgaben.

Die Eisenbahn bewirkte ein allgemeines Sichnäherücken der Bevölkerung; dadurch wurde der Meinungs-austausch, das Sichkennenlernen gefördert, der Gesichtskreis jedes Einzelnen erweitert. Mit den wirtschaftlichen Wirkungen der

Eisenbahn stehen in enger Verbindung die durch die Bahn ermöglichten Fortschritte des Nachrichtenverkehrs (Telegramm-, Brief- und Zeitungsverkehr, Versendung von Muster- und Warenproben usw.). Durch die Leichtigkeit der Verbindung angeregt, wurde der schriftliche Verkehr durch die Beförderung der Post mittels der Eisenbahn wesentlich beschleunigt und verbilligt.

Je enger die Maschen des Eisenbahnnetzes wurden, je länger die Eisenbahnlinien bestanden, desto mehr zeigte sich, welche bedeutende Vorteile auch den in der Nähe liegenden Ortschaften Lauda, dem grossen wirtschaftlichen Verkehrszentrum, erwachsen.

**(3.) *Fremdenverkehr.*** Lauda war dem Fremdenverkehr erschlossen! Zwei Bahnhofshotels mit allen modernen Einrichtungen wurden gegenüber dem Bahnhof errichtet. In der Stadt selbst mussten sich verschiedene Gasthäuser dem Fremdenverkehr durch Einrichtung von Fremdenzimmern anpassen.

**(4.) *Neubauten.*** Durch die vielen zugezogenen Beamten und Arbeiter ergab sich die Notwendigkeit, in der früher ganz katholischen Stadt Lauda eine evangelische Kirche zu bauen.

Die Volksschule war zu klein geworden; man entschloss sich daher zu einem Anbau an das alte Schulhaus, welcher sich aber auch bald als unzureichend erwies. Im Jahre 1912 wurde in dem immer grösser werdenden Bahnhofsstadtteil ein neues grosses Schulgebäude errichtet. Schon vorher musste der Kirchhof vergrössert werden, und noch früher musste das alte Spital in der Stadt durch ein neues im Bahnhofviertel ersetzt werden.

Die Vermehrung der Einwohnerzahl durch die Beamten und Arbeiter der Eisenbahn erhöhte die infolge des Krieges eingetretene Wohnungsnot ganz erheblich. Im Spätjahr 1918 fanden in Lauda des öfteren Vorträge mit Lichtbildern über den Bau von Beamten- und Arbeiterwohnungen in anderen Städten statt. Dies gab in Lauda Veranlassung, noch im gleichen Jahre eine Baugenossenschaft unter dem Namen „Gemeinnützige Baugenossenschaft für das Eisenbahnpersonal Lauda, e.G.m.b.H.“ zu gründen.

Nach einem Entwurf zweier Diplomingenieure sollte eine Gartenstadt mit Einfamilienhäusern gebaut werden. Das Gelände westlich vom Bahnhof wurde im Frühjahr 1919 aufgrund von Enteignung erworben und im August desselben Jahres mit dem Bau begonnen. Die Arbeiten wurden auf dem Submissionswege meistens an Laudaer Handwerker vergeben. Bei 41 Wohnungen sind die Fundamente aus Beton und die Umfassungswände nach dem Hohlblocksystem der Firma Nuber, Eichhorn & Co., Mannheim hergestellt. Da man von der Heeresverwaltung Bretter zu billigen Preise erstanden hatte, kam die Dachbedeckung mit Schiefer billiger zu stehen als mit Ziegel, umsomehr als

auch die hiesige Ziegelei, von der die Ziegel hätten billiger beschafft werden können, die während des Krieges eingestellte Arbeit noch nicht aufgenommen hatte.

Da nun 1920 ein grosser Mangel an Cement eintrat, musste man vom Betonbau abgehen und für die übrigen Wohnungen Bruch- und Backsteine verwenden. Zu diesem Zwecke wurde ein Rotsandsteinbruch in Niklashausen a.d.Tauber käuflich erworben; der Muschelkalk wurde von Kirchheim bezogen.

Die Anteilscheine der Genossenschaft genügten zum Bau nicht. Dieselbe erhielt Zuschüsse von der Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe und vom badischen Staat im Betrage von M 390.000.-. Die Stadtgemeinde Lauda gab einen Zuschuss von M 100.000.-.

Im Juni 1920 wurden die ersten Wohnungen bezogen.

Im ganzen sind heute bewohnt:

19 Doppelhäuser; davon sind 18 3-Zimmer- und 20 4-Zimmerwohnungen.

Ausserdem:

- 1 Reihnhaus mit 13 3-Zimmerwohnungen
- 2 Reihenhäuser mit 6 3-Zimmerwohnungen
- 2 Reihenhäuser mit je 6 3-Zimmerwohnungen

Um die ersten beiden Baublöcke zu vollenden, müssten noch 18 Wohnungen gebaut werden.

Jede Familie hat ihren eigenen Eingang. Die Zimmer verteilen sich auf den 1. und 2. Stock.

Einer jeden Wohnung ist ausserdem noch beigegeben:

- 1 Kammer
- 1 Speicher
- 1 Kehlspeicher
- 1 Veranda
- 1 Schweinestall
- 1 Hühnerstall
- 1 Hühnerlauf
- 1 Holzschuppen
- 1 Heu-& Strohspeicher
- 250-300 qm Garten.

Die Gärten sind eingezäunt und mit Wasserleitung versehen. Durch Sauberkeit und wunderbar angelegte Strassen zeichnet sich die Gartenstadt besonders aus und bietet einen herrlichen Anblick.

**(5.) Sind neue Berufe entstanden.** Schon seit einer Reihe von Jahren wurde

jungen Leuten Gelegenheit gegeben, in den Laudaer Eisenbahnwerkstätten das Schlosser-, Dreher- oder Feinmechanikerhandwerk gründlich zu erlernen. Unter den Bewerbern hatten Söhne von Beamten und Bediensteten der Eisenbahn den Vorzug. Die Dauer der Lehrzeit war 4 Jahre und endigte mit der Ablegung der Gesellenprüfung.

Damit die Lehrlinge nach Beendigung ihrer Lehrzeit Gelegenheit hatten, in der Privatindustrie oder im Handwerk weitere Erfahrungen zu sammeln, war vorgeschrieben, dass sie anschliessend an ihre Lehre in der Eisenbahnwerkstätte nicht sofort als Gesellen weiter beschäftigt werden durften, sondern sich anderweitig Stellung suchen mussten. Nach Ablauf einer gewissen Zeit stand der Rückkehr zur Eisenbahnverwaltung nichts mehr im Wege.

In der Laudaer Betriebswerkstätte sind für die Lehrlinge besondere Räume vorgesehen, wo sie unter der Aufsicht von Werkführern und tüchtigen Schlossern solange arbeiten, bis sie zur weiteren Ausbildung an die Dreherei, Schmiede und Montierung überwiesen werden können. Die Dauer der Beschäftigung in den Spezialwerkstätten richtet sich nach den Leistungen der einzelnen Lehrlinge. Während der ersten 3 Jahre müssen die Lehrlinge die Gewerbeschule bzw. gewerbliche Fortbildungsschule ordnungsgemäss besuchen. Als Vergütung für geleistete Arbeit erhält jeder Lehrling vom Tage des Eintrittes an einen Taglohn. Ein Fünftel des erworbenen Verdienstes wird von der Eisenbahnverwaltung bei einer öffentlichen Sparkasse zinsbar angelegt und nach ordnungsgemäss bestandener Lehre dem gesetzlichen Vertreter des Lehrlings ausbezahlt.

(...)

Während vor 1866 nur wenige Handwerker in Lauda vorhanden und dies nur solche waren, die sich im grossen und ganzen nach dem lokalen, hauptsächlich landwirtschaftlichen Bedarf richteten, kamen mit der Zeit ganz neue Erwerbszweige nach Lauda. Güter, die früher gar nicht oder nur in beschränktem Umfange zum Verkauf angeboten waren, wurden durch die Eisenbahn eingeführt und gaben wiederum neue Erwerbsmöglichkeiten. Die Ausdehnung der Ladengeschäfte, die Errichtung von Verkaufsstellen waren die Folgen.

*(Anlage 2: Die rasante Entwicklung und die Vervielfältigung der Handwerksberufe und der Geschäftsgründungen in Lauda im Zeitraum von 1900 bis 1923 zeigt die Statistik dieses Zeitraumes anhand der bei der Ortspolizei gemeldeten Gewerbeanzeigen).*

Die Erweiterung der Absatzmöglichkeit hatte eine ausserordentliche Ausdehnung der produktiven Tätigkeit zur Folge, und die Vervollkommnung, namentlich die Verbilligung des Verkehrs, hatte zu einer grossen Kapitals- und Arbeitersparnis geführt, die den neuen Berufen das Bestehen und Fortkommen erleichterten und förderten.

Eine in Königshofen ansässige Buchdruckerei und Buchbinderei verlegte im Jahre 1903 die Druckerei und 1912 auch die Binderei mit dem Wohnsitz nach Lauda; der Ortswechsel zeigte den erwarteten Erfolg. Die Buchdruckerei arbeitet heute mit modernen Maschinen und hat einen grossen Kundenkreis.

Grössere Firmen und Geschäfte anderer Städte eröffneten Filialen in Lauda. Das Photographiegewerbe blühte auf und wurde noch durch eine Filiale eines Mergentheimer Geschäftes erweitert. Das Bäcker- und Conditiorhandwerk kam in grössere Tätigkeit, da einzelne Betriebe mit Café- und Likörausschank verbunden wurden.

Es geht aus diesen Darstellungen ohne weiteres hervor, dass die Eisenbahn das heimische Handwerk und seinen Wettbewerb tatkräftig gefördert und auf diese Weise zur Hebung des allgemeinen Wohlstandes beigetragen hat.

Der Erhebungsbogen des Badischen Statistischen Landesamtes Karlsruhe zeigt in der **lokalen Gewerbezahl** der Jahre 1885, 1895 und 1907 folgende Ergebnisse:

*Die Gesamtzahl der Betriebe wuchs von 34 (1885) über 53 (1895) auf 93 (1907) stetig an.*

*Die Anzahl der Inhaber, Pächter und Leiter wuchs von 34 (1885) über 45 (1895) auf 92 (1907) an. Davon waren in den drei Stichjahren männlich: 32 – 42 - 82, weiblich 2 - 3 - 10.*

*Die Beschäftigten-Zahl von männlichen Gesellen, Lehrlingen, Arbeitern und sonstigen Gehilfen stieg von 52 (1885) über 62 (1895) auf die explodierende Zahl von 400 (1907) an.*

*Sehr gering dagegen stieg die Anzahl weiblicher Beschäftigter von 7 (1885) über 25 (1895) auf 33 (1907).*

*Hinweis: Die Einzel-Gewerbe-Auflistung steht in den Anlagen 3 – 5*

#### **IV. Die entstehende Industrie und der technische Fortschritt in den Kleinbetrieben.**

Weit mehr Entwicklungsmöglichkeiten als für das Handwerk wurden der Industrie durch die Errichtung der Eisenbahn erschlossen. Denn für diese ist ein grosses Absatzgebiet die Grundlage ihrer Existenz.

**Gründung einer Ziegelei.** In einer grossartigen industriellen Anlage machte man sich die im Boden lagernden ungeheuren Mengen Lehm nutzbar. Backsteine wurden in einem weiten Umkreis von Lauda nicht hergestellt. Diese wurden meistens aus Heidingsfeld (Bayern), Schrotzberg (Württemberg) oder von Speyer bezogen.

1000 Backsteine kosteten damals auf den Bauplatz geliefert in Karlsruhe M 18.- während man in Lauda frei Bahnhof M 33.-- bis M 39.-- bezahlte. Dadurch veranlasst kamen zwei damalige Beamte der Eisenbahn zu dem Entschluss, eine Ringofenziegelei mit Dampfmaschinenbetrieb zu gründen. Im Jahre 1898 wurden die Lehmfelder gekauft, und der erste Brand wurde bereits im Mai 1899 ausgeführt. Der Absatz von Steinen war immer gut. Jedes Jahr wurden etwa 1.200.000 bis 1.500.000, ja in einzelnen Jahren sogar bis 1.800.000 Steine hergestellt.

Da nicht genügend Geldmittel zur Verfügung standen, konnten die Anlagen nur nach und nach ausgebaut und erweitert werden. Im Jahre 1912 wurde ein neues dreistöckiges Ofengebäude mit Ziegeldach gebaut, wodurch sich die Fabrikation ausserordentlich steigerte. Die Ziegelei war an die Eisenbahn durch eine Kleinbahn angeschlossen. Durch die Aufstellung einer 25 pferdigen Maschine samt Dampfkessel musste ein Umbau sämtlicher Gebäude zur Unterbringung der Maschine vorgenommen werden. Nach Umstellung verschiedener Hallen, welche für Trocknerei bestimmt waren, entstand im Winter 1914 der den jetzigen Ofen enthaltende Neubau. Im Jahre 1915 wurde unter Hinzunahme des sogenannten roten Keupers die beste Qualität erzielt.

Der grösste Teil der Arbeiter bestand aus Italienern, die im Frühjahr aus ihrer Heimat kamen und Anfang Winter wieder heimkehrten. Landwirtssöhne und landwirtschaftliche Tagelöhner hatten dann Gelegenheit, während des Winters an Stelle der Italiener in der Ziegelei zu arbeiten und sich dadurch einen ansehnlichen Verdienst zu erwerben. Bei Ausbruch des Krieges kehrten sämtliche Italiener nach Italien zurück.

Da während des Krieges die Bautätigkeit völlig darniederlag, und ein grosser Mangel an Arbeitskräften eingetreten war, sah sich die Ziegelei gezwungen, ihren Betrieb einzustellen. Sie wurde daraufhin an die „Zentrale der landwirtschaftlichen Lagerhäuser“ verkauft. Diese begann sofort mit dem

Einbau einer Gemüsetrocknerei (*in Ausrichtung auf den neuen Heeresbedarf*) und dem Bau eines Industriegleises.

Nach dem Kriege wurde der eigentliche Fabrikationsbetrieb der Ziegelei wieder aufgenommen und eine durchgreifende Instandsetzung sämtlicher Ziegelmaschinen vorgenommen und von fachmännischer Seite aus geleitet.

Unter nicht gerade günstigen Umständen musste der Betrieb im Jahre 1919/20 arbeiten; Schuld daran war, dass es nicht möglich war, einen Kohlenvorrat über den Winter 1919/20 mit herüber zu bringen. Der Betrieb stand infolgedessen bis Anfang Mai 1920 überhaupt still, und erst als dann langsam Kohlen beikamen, konnte mit der Fabrikation wieder begonnen werden. Im darauffolgenden Jahre hatte die Ziegelei wieder begonnen bessere Erfolge zu verzeichnen, da die Kohleversorgung sich wesentlich gebessert hatte.

Ebenso sind infolge der sich allmählich wiederbelebenden Bautätigkeit die Absatzverhältnisse erheblich günstiger geworden. 1921 wurde die 25 pferdige Maschine durch eine 75 P.S. Maschine ersetzt und die ganzen Anlagen einem vollständigen Umbau unterzogen. Der Ofen ist ein 16 kaminiger Zick-Zack-Ofen, dessen Brennraum ein Quantum von 240.000 Normalsteinen umfasst. Anschliessend daran folgt die künstliche Trocknerei. Zur Trocknung wurden die Rauchgase und Abwärme des Ofens verwendet. Die Antriebskraft leistet seit neuester Zeit eine 180 P.S.-Dampfmaschine mit Kessel; denn es hatte sich auch die 75 P.S. Dampfmaschine zu klein erwiesen. Bei richtiger Ausnützung der Anlage ist eine tägliche Leistung von 30.000 Steinen möglich, doch ist auch die Herstellung von Dachziegeln vorgesehen.

Nach Fertigstellung ist der Betrieb neben Wiesloch die modernste Einrichtung Badens. Durch die verschiedenen Verbesserungen und Vergrösserungen an der maschinellen Betriebseinrichtung wurde die Ziegelei in die Lage versetzt, den Betrieb bis zur Grenze seiner Leistungsmöglichkeit auszunützen. Trotzdem war es nicht immer möglich, die sehr gesteigerte Nachfrage nach den so begehrten Bauartikeln voll befriedigen zu können.

Die **Zentrale der landw. Lagerhäuser e.G.m.b.H.** errichtete im Jahre 1919 in Lauda ein Maschinenwerk mit verschiedenen Abteilungen. Die Hauptaufgabe des Betriebes ist die Landwirtschaft mit landw. Maschinen zu versorgen. Um die Reparaturwerkstätte auf die Stufe bester Leistungsfähigkeit zu heben, wurde eine autogene Schweissanstalt erstellt. Mit ihrer Hilfe können an landw. Maschinen und Geräten auch die schwierigsten Brüche sehr schnell und haltbar wieder zusammengeschweisst werden, sodass manche sehr teure Neuanschaffung vermieden werden kann.

Ferner wurde die Maschinenabteilung durch die Errichtung einer elektrotechnischen Abteilung weiter ausgebaut. Es war nicht leicht, dieser neuen Unterabteilung die Berechtigung zu verschaffen, im Anschluss an das staatliche Ueberlandwerk zu installieren. Doch diese Berechtigung, sowie die Erlaubnis, Elektro-Motore zu liefern, hatte man sich bald verschafft. Der günstige Preis, zu welchem Anfangs Elektro-Motoren incl. Installation geliefert wurden, brachte dem Maschinenwerk bald einen grossen Absatz und Kundenkreis. Die Maschinenabteilung sollte als Glied einer grossen landw. Genossenschaftsorganisation der Landwirtschaft dienen und nützen.

Aus dieser Erkenntnis heraus wurde dem Maschinenwerk eine Schafwollspinnerei angegliedert. In der Spinnerei wird Schafwolle zu Strickgarn verarbeitet und auf Wunsch auch verschieden gefärbt. Am Schluss des ersten Geschäftsjahres zählte sie schon über 5.000 Kunden, die sich weit über die Grenzen unserer engeren badischen Heimat erstreckten. Die rege Inanspruchnahme der Spinnerei machte es schon nach kurzer Betriebszeit nötig, grössere Maschinen aufzustellen. Dieser Geschäftszweig wurde derart eingerichtet, dass nicht nur eine Lohnspinnerei betrieben wurde, sondern dass auch mit der Zeit auf eigene Rechnung Wolle verarbeitet und zum Verkauf gelangte. Einem allgemeinen Bedürfnis entsprechend wurde der Spinnerei eine Strickerei angegliedert, in der die versponnene Wolle sofort zu Wollwaren aller Art verarbeitet werden kann. Das Maschinenwerk gab schon Ende 1920 über 30 Arbeitern und 10 Beamten Beschäftigung und Verdienst.

Im Laufe des Jahres 1921 wurde in Lauda eine zweite Strickerei mit fabrikmässigem Betrieb eingerichtet, welche mehrere Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt.

Nachdem sich Mitte 1921 eine grössere Anzahl Landwirte durch Gründung der Fränk. Milchverwertungsgenossenschaft mit dem Sitze in Tauberbischofsheim zusammengeschlossen hatten, ist im Frühjahr 1922 die Fränk. Milchgenossenschaft mit der Milchzentrale der Stadt Mannheim zusammengegangen und beide haben die Firma „**Fränk. Molkerei-Zentrale G.m.b.H in Lauda**“ gegründet. Diese wird in Lauda eine grössere Molkerei-Zentrale erstellen, um die aus den Bezirken Tauberbischofsheim und Wertheim zu liefernde Milch technisch zu bearbeiten und sie dadurch möglichst gesund und gut nach Mannheim zu bringen.

5 landw. Betriebe hatten eingerichtete Privat-Schnapsbrennereien, jedoch zum Teil in primitiver Ausstattung. Durch den Rückgang des Weinbaues mussten auch diese Brennereien leiden und sich nach und nach mit kleineren Aufträgen begnügen. Trotz dieser ungünstigen Lage wurden in Lauda 3 grosse Schnapsbrennereien mit Weingrosshandlungen gegründet. In der Grosszügigkeit

ihrer Anlagen kommen ihnen wenige des Amtsbezirks gleich. Das Brennmaterial wird meistens waggonweise von auswärts bezogen.

Im Jahre 1874 richtete die Taubermühle ein Sägewerk ein. Als erste elektrische Zentrale des Taubertales versah die Taubermühle im Jahre 1889 Lauda mit elektrischem Licht. Die Mühle, das Sägewerk und das Elektrizitätswerk wurden ursprünglich mit Wasserkraft betrieben. Die Wasserräder wurden im Jahre 1900 durch Turbinen ersetzt. 1904 wurden die Anlagen erweitert durch Dampfeserven und Diesel-Motoren. Der Betrieb wurde dadurch in die Lage versetzt, bei dem alljährlich sich einstellenden Hochwasser, durch Einschaltung der elektrischen Maschinen sämtliche drei Werke in Gang zu halten. Von dem Elektrizitätswerk aus wird das ungefähr 1000 m entfernte Pumpwerk betrieben, welches das Wasser in das 40 m höher liegende Wasserreservoir pumpt. Diese Anlagen sind 1905 mit dem Bau der Wasserleitung in Lauda entstanden.

Sind auch schon viele kleine Unternehmungen im Kampfe gegen den Grossbetrieb zugrunde gegangen, so machen sich jene Vorzüge der Industrie, die dem Kleinbetrieb verhängnisvoll scheinen, doch nicht überall geltend. Es bleibt auch für die Zukunft dem Klein- und Mittelbetrieb ein grosses Arbeits- und Absatzgebiet gesichert. Sie sind konkurrenzfähig zunächst für das Gebiet der Reparatur und Unterhaltung schon vorhandener Erwerbsprodukte, dann für die Herstellung neuer, wenn das Produkt am Orte seines Absatzes hergestellt werden muss, und der Grossbetrieb wegen der Kleinheit des Marktgebietes nicht genügend Absatz findet.

*(Anlagen 3,4,5: Die Gewerbezahlungen vom 5. Juni 1885, vom 14. Juni 1895 und vom 14. Juni 1907 zeigen ein kontinuierliches Anwachsen von Kleingewerben in Lauda und unterstützen die These, dass das Handwerk nicht generell dem Untergang geweiht ist).*

Das Aufkommen der Industrie in Lauda trägt mit Schuld an dem Zuwachs der Bevölkerung und hierdurch infolge Vermehrung des Konsums an allgemeinen Bedürfnissen und Erzeugnissen. Der Fremdenverkehr trug nicht wenig dazu bei. Die Mehrzahl der in den grösseren Betrieben beschäftigten Personen sind aus Lauda. Der Arbeitsmarkt war daher stets zufriedenstellend.

Ein weiteres äusserst wichtiges Moment darf dabei nicht ausser Acht gelassen werden. Das Aufkommen der Industrie im allgemeinen und damit verbunden die Einführung moderner Maschinen gab auch den kleineren Betrieben Veranlassung und Anreiz sich diese Vorzüge nutzbar zu machen. Schon vor langer Zeit zeigte sich in den einzelnen Handwerks-Berufen das Bestreben, das dahin zielte, an Stelle der Handarbeit bei Einzelverrichtungen, bei denen ein Ersatz möglich war, die Maschinenarbeit treten zu lassen. Dass dies der Fall war, lehrt uns das Betrachten alter Bilder, die Handwerker bei ihrer Arbeit zeigen, z.B. Müller, die sich die Wasserkraft durch einfache Hilfsmittel zunutze

gemacht hatten, oder die, wie die Töpfer, bestrebt waren, durch mechanische Vorrichtungen ihre eigene menschliche Arbeitskraft in der Leistung bedeutend zu steigern.

Ein merklicher Aufschwung in der Einführung von Maschinenarbeit im Handwerk zeigte sich allerdings erst von dem Zeitpunkt an, als durch die rastlose und von Erfolg gekrönte Arbeit der Techniker dem Handwerker betriebssichere und einfach zu bedienende Kraftmaschinen zur Verfügung standen.

Am auffälligsten ist die Steigerung der mit Elektromotoren versehenen Arbeitsstätten. Allerdings ist es ja auch bekannt, dass im Elektromotor dem Handwerk ein fast ideal zu nennender Antriebsmotor geboten wird, der durch den Ausbau der Wasserkräfte und der damit verbundenen Möglichkeit des Strombezuges gerade in Lauda immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Im Gegensatz zu diesen Kraftmaschinen, die nur die Antriebskraft liefern, dienen die Arbeitsmaschinen im eigentlichen Sinne dazu, ersetzliche Handarbeit maschinell zu erledigen. Die Arbeitsmaschine soll die Arbeit der blossen oder mit dem Handwerkszeug versehenen Hand nicht nur ersetzen, sondern sie soll auch gegenüber der Handarbeit bedeutende Vorteile bringen.

Bei diesen Vorteilen sind drei Arten deutlich zu unterscheiden.

Erstens ist es möglich, dass durch die Maschine, dank ihrer vollkommenen Konstruktion, die Arbeit in technisch höher stehendem Masse erledigt wird, als sie ein Handwerker, selbst von bester Qualität, fertigen kann.

Dann kann der Fall eintreten, wo die Maschine die Leistung der Fertigung auf eine Höhe steigen lässt, die ohne Einstellung von mehreren Arbeitskräften sonst einfach nicht zu bewältigen wäre. Hierbei ist noch der Umstand nicht zu übergehen, dass die Arbeitsmaschine nicht der Ermüdung unterliegt, und die Bedienung keine solche körperliche Betätigung erfordert, wie sie bei Handanfertigung derselben Stücke nötig wäre.

Endlich kommt in Betracht, dass die betr. Erzeugnisse auf der Maschine billiger und wettbewerbsfähiger werden, als sie die Hand zu leisten vermag, da die Betriebs- und Lohnkosten im Vergleich zur Leistung geringer werden.

*(Anlage 6: Zwei Erhebungen, die vom Gewerbeaufsichtsamt 1906 und 1912 vorgenommen wurden, geben Aufschluss über die Zahl und Art der Betriebe mit Kraft-(Motor-)Nutzung in Lauda).*

Wenn sich die Industrie in Lauda eigentlich nicht in dem Umfange entwickelt hat, wie sie sich hätte entwickeln können und müssen, so ist dies nicht dem Fehlen der Gründer zuzuschreiben, sondern der feindlichen Gesinnung der Landwirtschaft gegen alle neuauftkommenden Betriebe. Von vielen

Handwerksmeistern und anderen Gewerbetreibenden hört man Klagen hierüber, dass von der Laudaer Stadtverwaltung so wenig geschehe, um das Gewerbe und die Industrie zu fördern. Als Grund wird von den Leuten angegeben, dass bisher meistens die Mehrzahl der Stadtverordneten und Gemeinderäte aus Vertretern der Landwirtschaft bestanden habe, die, wenn es sich um Zulassung einer industriellen Niederlassung handelte, um ihre Aecker fürchteten, und in der Beschlussfassung durch ihre Mehrzahl ausschlaggebend waren.

So wollte sich im Jahre 1913 eine Militärtournisterfabrik in Lauda niederlassen. Die Ausführung soll aus obigen Gründen gescheitert sein. Desgleichen bei einer zu errichtenden Weinkellerei.

Die Firma Heinrich Lanz in Mannheim gab sich während des Krieges einmal mit dem Gedanken ab, in Lauda eine Filiale zu gründen. Wenn auch der günstige Arbeitsmarkt dort bei diesem Vorhaben mitbestimmend war, so war es in der Hauptsache doch ein Zeichen dafür, wie sehr die günstige Verkehrslage Laudas erkannt war. Auch diese Gründung ist an dem Aufkauf von Gelände gescheitert.

Abgesehen davon, dass viele Handwerker durch die Großbetriebe bei Neubauten und sonstigen Reparaturen Aufträge erhalten, welche einen nicht unerheblichen Prozentsatz ihres Jahresverdienstes ausmachen, müsste eine Gemeindeverwaltung schon aus finanzpolitischen Gründen den Großbetrieb zu fördern suchen; denn durch Tragen des größten Teiles der Steuern und Umlagen ist der Großbetrieb der Stadt Lauda sehr von Nutzen.

Mit dem Zuzug der Beamten und Arbeiter der Eisenbahn hat sich auch die Zusammensetzung der Gemeindeverwaltung geändert, sodass die Hauptschwierigkeiten, die sich der entstehenden Industrie in den Weg gestellt haben, heute überwunden sind. Die Mehrzahl der Bevölkerung hat eingesehen, welche Vorteile der gewerbliche Großbetrieb für eine Stadt und für die Bevölkerung bringen kann, und inwieweit dies für Lauda zugetragen ist.

## Anlagen-Verzeichnis

Anlage 1.

**Tabellarische Aufstellung der Baugeschichte der Odenwald-Bahn.**

*(Aus: Die Odenwaldbahn Heidelberg – Würzburg von Dr. Kunzemüller).*

Anlage 2.

**Die Entwicklung und Vervielfältigung der Handwerksberufe in Lauda im Zeitraum von 1900 bis 1923.**

*(Basierend auf der Statistik der in diesem Zeitraum bei der Ortspolizei gemeldeten Gewerbeanzeigen).*

Anlage 3.

**Gewerbezahlung vom 5. Juni 1885.**

Anlage 4

**Gewerbezahlung vom 14. Juni 1895.**

Anlage 5.

**Gewerbezahlung vom 14. Juni 1907.**

Anlage 6.

**Die Anzahl und Art der Betriebe mit Kraft-(Motor-)Nutzung, oder mit 10 und mehr Arbeitern 1906 und 1912 in Lauda.**

*(Erhebung nach Daten des Gewerbeaufsichtsamtes).*

Anlage 1.

**Tabellarische Aufstellung der Baugeschichte der Odenwald-Bahn. 1)**

6. Mai 1846	Erstmalige Beratung von Petitionen mehrerer Städte des Odenwaldes in der 2. badischen Kammer.
15. Nov. 1856	Gesetz betr. Anfertigung von Plänen und Kostenüberschlägen der Odenwald – Bahn.
7. Mai 1858	Gesetz betr. Bau der Odenwaldbahn durch Private
27. Apr. 1860	Gesetz betr. Bau der Teilstrecke Heidelberg-Mosbach durch den Staat.
1860/61	Erste Anforderung im Eisenbahnbudget.
27. Jan. 1862	Badisch-bayerischer Vertrag über Bau und Betrieb.
24. Juli 1862	Gesetz betr. Bau der ganzen Odenwald-Bahn durch den Staat.
23. Okt. 1862	Betriebseröffnung der Staatsbahnstrecke Heidelberg-Neckargemünd-Meckesheim-Mosbach
25. Aug. 1866	Desgl. der Strecke Mosbach-Osterburken.
1. Nov. 1866	Desgl. der Strecke Osterburken-Lauda-Würzburg.
16. Apr. 1870	Gesetz betr. Bau der Linie Neckargemünd-Eberbach.
29. Dez. 1873	Badisch-württembergischer Vertrag über Bau und Betrieb der Strecke Eberbach-Neckarelz.
19. Febr. 1874	Badisch-hessischer Vertrag eben darüber.
24. Mai 1879	Betriebseröffnung der Staatsbahnstrecke Neckargemünd – Neckarelz.
11. März 1887	Uebereinkommen zwischen dem Reich und Baden betr. zweigleisigem Ausbau der Strecke Lauda – Landesgrenze.
21. Okt. 1904	Desgl. betr. zweigleisigem Ausbau der Strecke Neckarelz-Osterburken.
4. Aug. 1914	Vollendung des zweigleisigen Ausbaues der Odenwaldbahn.

*1) Aus: Die Odenwaldbahn Heidelberg – Würzburg von Dr. Kunzemüller.*

Anlage 2.

**Die Entwicklung und Vervielfältigung der Handwerksberufe  
in Lauda im Zeitraum von 1900 bis 1923.**

*(Basierend auf der Statistik der in diesem Zeitraum  
bei der Ortspolizei erstatteten Gewerbeanzeigen)*

<b>Im Jahre</b>	<b>Staatsangehörigkeit des Gewerbetreibenden</b>	<b>Art des Gewerbes</b>
1900	Baden	Küfer
"	"	Schreiner
"	"	Wagner
1901	"	Sattl. & Tapezier
"	Bayern	Zigarrenverkaufsst.
"	Württemberg	Colonialwarenhdlg.
"	Baden	Konditorei
1902	"	Friseur
"	"	Baugeschäft
"	"	Putzgeschäft
"	"	Lackierer
"	"	Schuhlager
"	Bayern	Glaserei
"	Baden	Schneiderei
"	"	Baugeschäft
1903	"	Colonial-&Textilwaren
"	"	Schneiderei
1904	"	Schuhmacherei
"	"	Tuchgeschäft
"	"	Cigarrenverkaufsst.
"	"	Kaufmann
1905	"	Metzger
"	"	Tüncher
"	"	Milchhandlung
1906	Württemberg	Bankgeschäft
"	"	Bildhauer
"	Baden	Bäckerei
"	"	Photographie
1907	"	Schneider
"	"	Friseur
"	Preussen	Krank. & Sterbe-Vers.
"	Baden	Güterbeförderung
1908	"	Manufakturwaren
"	Bayern	Colonialwaren
"	Baden	Schuhmacher
"	"	Cigarrengeschäft
1909	"	Colonialwaren
1909	"	Viktualienhandlung
1910	"	Nähmaschinen & Fahr.

**Forum Regionale Eisenbahn(Geschichte)**  
www.eisenbahnlandschaft-tauber-franken.de

"	Bayern	Viktualienhandlung
"	"	Bijouteriewaren
1911	Baden	Landesprodukte
"	"	Flaschenbierhandlung
"	"	Landesprodukte
1912	"	Uhrmacher
1913	"	Maurer
"	"	Tüncher
"	"	Tabakwarenverkaufsstelle
"	"	Bäckerei
1914	"	Schuster
"	"	Bildhauer
"	"	Metzger
1915	"	Schuster
"	Bayern	Metzger
1916	Baden	Kränze & Wachswaren
1917	"	Verkauf von Oele & Wachsmittel
1919	Bayern	Dentist
"	Baden	Baubedarf & Ziegelwaren
1920	"	Fahrrad & Autoreparaturen
"	"	Konsumverein Tauber
1921	"	Dentist
"	"	Gemüsehandlung
"	"	Rohprodukte, Häute & Felle
"	Bayern	Zahnarzt
"	Baden	Sattl. & Tapeziergesch.
"	"	Maschinenstrickerei
"	Bayern	Prakt. Arzt
"	Baden	Küfer
"	"	Dentist
"	"	Gemüsehandel
"	"	Handel m. Rohprodukten & Fellen
"	"	Zahnarzt
1922	"	Maschinenstrickerei
"	"	Schuhmacher
"	"	Herstellung & Absatz v. Destillationen
1923	Bayern	Maschinenstrickerei
"	Baden	Zigarrenfabrik
"	"	Fahrradhandlung
"	"	Mechaniker & Fahrradhandlung

Anlage 3.

**Gewerbezahlung vom 5. Juni 1885.**  
m=männlich w=weiblich

Art des Gewerbes	H Haupt- N Neben- Betrieb	Tätige Inhaber Pächter Leiter	Tätige Inhaber Pächter Leiter	Sonstige Gehilfen Gesellen Lehrling e Arbeiter	Sonstige Gehilfen Gesellen Lehrlinge Arbeiter
		m	w	m	w
Huf- & Wagenschmied	N	1	-	1	-
Schmied	H	1	-	1	-
Schmied	H	1	-	1	-
Schlosser	H	1	-	2	-
Schlosser & Mechan.	H	1	-	4	-
Zeugschmied	H	1	-	2	-
Weberei	N	1	-	1	-
Gerberei	H	1	-	2	-
Sägerei	N	1	-	4	-
Schreinerei	H	1	-	2	-
“	H	!	-	„	-
Küfer	H	1	-	1	-
Mahlmühle	H	1	-	1	-
“	H	1	-	4	-
Bäckerei	H	1	-	1	-
“	H	1	-	2	-
“	H	1	-	1	-
Metzgerei	N	1	-	1	-
“	H	1	-	2	-
Bierbrauerei	H	1	-	1	-
“	N	1	-	1	-
Näherei	H	-	1	-	1
Schuhmacher	H	1	-	1	-
“	H	1	-	2	-
“	H	1	-	1	-
“	H	1	-	1	-
“	H	1	-	1	-
Maurer	H	1	-	6	-
Tüncher	H	1	-	1	-
Gem. Warengeschäft	H	1	-	-	2
Gastwirtschaft	H	-	1	-	1
“	H	1	-	1	2
“	H	1	-	1	-
Schankwirtschaft	N	1	-	-	-
Summe:		32	2	52	7

Anlage 4.

**Gewerbebeziehung vom 14. Juni 1895.**

m=männlich w=weiblich

Art des Gewerbes	Hauptbetriebe	Tätige	Inhaber Pächter Leiter	Sonstige	Gehilfen Gesellen Lehrlinge Arbeiter
	H	m	w	m	w
Klempner	1	1	-	1	-
Grob(Huf)Schmiede	2	2	-	6	-
Schlosser	2	2	-	7	-
Zeugschmiede	1	1	-	3	-
Apotheken	1	1	-	1	-
Sattler & Tapezier	1	-	1	1	-
Sägemühlen	1	2	-	1	-
Verfertig. grob Holzwaren	2	2	-	2	-
Tischler	2	2	-	5	-
Getreidemühlen	2	1	-	2	-
Bäckerei	4	4	-	7	2
Konditorei	1	1	-	-	1
Fleischerei	3	3	-	3	-
Brauerei	2	2	-	2	-
Näherei	1	-	1	-	1
Schneiderei	2	2	-	4	-
Schuhmacherei	5	5	-	8	-
Friseure	1	1	-	1	-
Zimmerer	1	-	-	1	-
Maler, Tüncher	1	1	-	1	-
Kolonialwarenhdlg. (Essen & Trinken)	7	5	1	1	9
Verleihungsanstalt incl. Maschinen & Lohndrescherei	1	-	-	3	-
Posthalterei & Lohnfuhrwerke	1	-	-	1	-
Hotels	2	1	-	-	4
Erquickungs- & Schank- & Speisewirtschaften	6	3	-	-	8
Summe:	53	42	3	62	25

Anlage 5.

**Gewerbezahlung vom 14. Juni 1907.**

m=männlich w=weiblich

Art des Gewerbes	Zahl der Betriebe	Inhaber		Gehilfen	
		m	w	m	w
Gärtnerei	1	1	1	-	-
Steinbildhauerei	1	1	1	-	-
Dampfziegelei	1	1	1	20	20
Spenglerei	1	1	-	2	-
Schmiede	3	3	-	7	-
Schlosser	3	3	-	9	-
Wagner	2	2	-	1	-
Uhrmacher	1	1	-	2	-
Apotheker	1	1	-	-	-
Weber	1	1	-	-	-
Gerberei & Lederhdlg.	1	1	-	1	-
Sattler & Tapezier	1	1	-	1	-
Sägemühle	1	-	-	1	-
Möbelschreiner	1	1	-	1	-
Bau & Schreiner	3	5	-	10	-
Schreinerei	1	1	-	-	-
Küferei	2	2	-	-	-
Getreidemühle	2	2	-	4	-
Bäckerei	6	6	-	12	-
Senf- & Wichsfabrik	1	1	-	1	-
Metzgerei	4	2	1	3	-
Wasserleitung	1	1	-	-	-
Mineralwasserfabr.	1	1	-	1	-
Schneiderei	6	4	2	3	-
Mützenmacherei	1	1	-	-	-
Schuhmacher	7	7	-	8	-
Friseure	2	2	-	3	-
Wäscherei	3	-	3	-	-
Bauunternehmer	4	4	-	288	-
Zimmerer	2	2	-	-	-
Maurer	1	1	-	7	-
Glaserei	1	1	-	-	-
Tüncher	3	3	-	4	-
Photographie	1	-	1	1	-
Spezereiwaren	2	2	-	-	-
Weinhandlung	1	1	-	1	-
Manufakturwaren	2	2	-	-	1
Ge. Warenhandlung	6	6	-	-	4
Gemeinde Sparkasse	1	-	-	-	-
Gastwirtschaft	10	7	-	9	7
Summe:	93	82	10	400	33

Anlage 6.

**Die Anzahl und Art der Betriebe mit Kraft-(Motor-)Nutzung,  
oder mit 10 und mehr Arbeitern 1906 und 1912 in Lauda.**

*(Erhebung nach Daten des Gewerbeaufsichtsamtes)*

Art des Betriebes	Gründungs jahr	Kraft	Arbeiter m.	Arbeiter w.
<b>Erhebung von 1906</b>				
Ziegelei	1898	Dampf	16	-
Schleiferei	1905	Elektr.	3	-
Taubermühle, Sägewerk, elekt. Zentrale	1874	Wasser	2	-
Bachmühle	1889	Wasser	1	-
<b>Erhebung von 1912</b>				
Ziegelei- & Backsteinfabrik		Dampf	23	-
Werkzeugschmiede		Elektr.	3	-
Bau- & Möbelschreinerei		Elektr.	6	-
Getreide-Sägemühle-Elekt. Kraftanlage		Wasser & Dampf	5	-
Bäckerei		Elektr.	2	-
"		"	3	-
Metzgerei & Wursterei		"	1	-
" "		"	2	-
" "		"	2	-
" "		"	2	-