

Albert Herrenknecht, Dr. Dieter Thoma

## Die Kleinstadt und die Eisenbahn

Eine Diskussion mit dem und über den Text der Dissertation  
von Max Schreck „Lauda als Eisenbahnknotenpunkt“ von 1924

### **Die Gründe für die Standortwahl Laudas als Eisenbahnknoten und Eisenbahn-Drehkreuz**

*„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“.* (Kuntzemüller, S. 88)

*„Ursprünglich sollte Gerlachsheim diesen Bahnhof erhalten; der Grund und Boden hierzu war dort schon erworben“.* (Kuntzemüller, S. 89)

„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 aufhörenden 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“. (Schreck, S. 2f)

*„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“.* (Kuntzemüller, S. 89).

„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“. (Schreck, S. 3)

### **Der Bau der Odenwaldbahn: Heidelberg-Mosbach-Lauda-Würzburg**

*„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“. (Kuntzemüller, S. 98)*

### **Das fehlende zweite Gleis und zweite Gleisbauten**

*„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“. (Kuntzemüller, S. 95)*

*„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 (32 km) 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, das 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“.* (Kuntzemüller, S. 95)

*„Im darauffolgenden Jahre 1888 ward das zweite Gleis Lauda-Würzburg (43 km) in Betrieb genommen“.* (Kuntzemüller, S. 96)

### **Der Bau der Taubertalbahn: Lauda-Wertheim und Lauda-Mergentheim**

*„Um den frisch aufgeworfenen Damm der Taubertalbahn piffen 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“.* (Kuntzemüller, S. 87)

*„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“.* (Kuntzemüller, S. 89)

*„Während erstere Strecke (gemeint ist Wertheim-Lauda) hauptsächlich für den Güterverkehr von Bedeutung war (hauptsächlich Milch und landw. Erzeugnisse, die in die Städte Heidelberg und Mannheim verschickt werden), blüht letztere (gemeint ist die Strecke Lauda-Mergentheim) 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“. (Schreck, S. 5)

### **Der Güterverkehr - ein stark anwachsender Güter-Transit-Verkehr auf der Odenwaldbahn**

*„Sang- und klanglos hielt die Lokomotive 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“. (Kuntzemüller, S. 90)*  
*Dem alten Strassenzug war durch die Eisenbahn wesentlich Abbruch getan, „das Dampffross wählte seine eigenen Wege, „die alte Heerstrasse verödete.“ (Kuntzemüller, S. 91)*

### **Der Personenverkehr auf der Odenwaldbahn: Schwacher Regionalverkehr, sehr stark-frequentierter Fernverkehr**

*„Weniger günstig scheint es anfänglich um den Personenverkehr bestellt gewesen zu sein. Hier schwanken die Angaben merkwürdigerweise sehr stark. Jedenfalls war der Personenverkehr im Winter 1866/67 noch schwach“. (Kuntzemüller, S. 91)*  
*„Jedenfalls nahm aber der Personenverkehr der neuen Eisenbahn, wie der Güterverkehr schon vorher, im Sommer 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 Schnellzugpaar 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 Schnellzugpaar in Gerlachsheim nicht anhielt, sondern „nur“ in Wittighausen und Lauda (man sieht Fahrplanschmerzen sind so alt, wie die Eisenbahn selbst)“.* (Kuntzemüller, S. 91)

*„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“.* (Kuntzemüller, S. 91-92)

Dass mit der Übernahme und Schilderung einer rein Badischen Eisenbahngeschichte Mängel in der Darstellung der Rolle von Lauda als regionalem Eisenbahnknotenpunkt auftreten mussten, war vorprogrammiert.

Die völlige Vernachlässigung der wirklichen Bedeutung auch der Taubertalbahn (vor allem des württembergischen Teils der Taubertalbahn) für den langläufigen Güterverkehr hat darin seine Ursache. Die Taubertalbahn war nicht „irgendeine Nebenstrecke“, sondern im Güterverkehr von Friedrichshafen nach Frankfurt die direkte Transit-Magistrale. Täglich verkehrten 4 Wif-Güterzüge (WIF steht als Abkürzung für wichtige Fernverbindungen im Güterverkehr) (Oberreuter, S. 9) zwischen Ulm und Lauda (Oberreuter, S. 141). Und auch für die wichtigste Umfahrung des überlasteten „Eisenbahn-Sterns-Stuttgart“ (Oberreuter, S. 185) „über die Strecke Ulm-Crailsheim-Bad Mergentheim-Lauda als direkte Nord-Süd-Linie“ (Oberreuter, S. 180) war die Taubertalbahn bedeutungsvoll.

Auch für die Binnenbetrachtung hat die Fixierung der Arbeit auf die Badischen Gütertransport-Fernstrecken und Schnellzug-Magistralen einen sehr wichtigen Aspekt unterschlagen, der gerade für eine regional-wirtschaftliche Betrachtung des Eisenbahnknotens von höchster Bedeutung ist: den Rangierverkehr.

Er gehörte zum „Kerngeschäft“ eines jeden Eisenbahnknotens, denn dort standen die notwendigen „Rangierloks“ bereit, dort lagerten die im überregionalen Güterverkehr angelieferten Waren oder Güterwagen, und dort warteten dann auch die Züge, auf die hin umgeladen oder an die die eingesammelten Güterwagen angekoppelt werden mussten.

Was nützt es für die Entwicklung der regionalen Ökonomie, wenn die aus Heilbronn angelieferten Elektro-Motoren nur in Lauda stehen, aber nicht im Güterwagen vor oder bereits entladen im Güterschuppen vom Bahnhof Boxberg-Wölchingen, wo die (sich nach der Verlegung der Überlandleitungen)

neuangesiedelten kleinen Elektro-Meisterbetriebe so sehr auf diese Lieferung warteten?

### **Die Rolle und Bedeutung des modernen Eisenbahnverkehrs als regionaler Innovationsfaktor**

Der moderne Eisenbahnverkehr hat dem Verkehr ein Maß an Sicherheit, an Pünktlichkeit, an Regelmäßigkeit (auch im Jahreszeitenwechsel) und an Geschwindigkeit in der Entfernungsüberwindung gebracht.

Der moderne Eisenbahnverkehr hat durch sein Transportsystem die Beförderung von schweren Massengütern (Kohle, Erze, Steine, Salz, Soda, Petroleum, Düngemittel, Holz, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, Dampfturbinen, Elektromotoren und auch Getreide, Mehl, Kartoffeln, Rüben, Gemüse und Schlacht-Tieren) „verkehrs-fähig“ und damit über weite Entfernungen preisgünstig möglich gemacht.

Der moderne Eisenbahnverkehr hat ermöglicht, dass die Produktion durch den flexiblen Transport der produktionsnotwendigen Teile standortunabhängig wurde. Die Industrie konnte nun auch dort produzieren, wo die Rohstoffe und die Energiequellen nicht bereits vorhanden waren. Die Eisenbahn konnte diese per Gleisanschluss überall hin liefern und auch die Energieerzeuger (Dampf-Generatoren, Elektromotoren) gleich mitliefern.

Der moderne Eisenbahnverkehr hat durch den geringen Transportpreis dafür gesorgt, dass lokal erzeugte Waren überall hin verschickt werden konnten und damit zu einer großen Markterweiterung beigetragen. Umgekehrt hat dieser Effekt auch bewirkt, dass lokale Betriebe sich mit einem breiteren Angebot von Rohstoffen, Halb-Fertige-Produkten und Fertig-Waren versorgen konnten.

Der moderne Eisenbahnverkehr hat durch seine sichere und hohe Transportgeschwindigkeit und durch speziell dafür entwickelte Güterwagen (z.B. mit Kühlsystemen) ermöglicht, dass empfindliche und leicht verderbliche Güter (Milch, Fleisch, Frischgemüse) über weite Strecken sicher an- und abgeliefert werden konnten.

Der moderne Eisenbahnverkehr hat durch seine Möglichkeit zum Reisen den Horizont aller und Aktionsradius (vor allem der Geschäftsleute) erweitert und zum besseren Kennenlernen von Land und Leuten beigetragen. Außerdem hat er zum Entstehen einer ganz neuen Wirtschaftssparte, dem Fremdenverkehr, beigetragen, der wiederum gerade in ländlichen Regionen einen Boom auslöste.

Die hier aufgeführten historischen Leistungen und Verdienste der Eisenbahn sind das Analyse-Raster für eine eisenbahn-geographische Untersuchung zur Rückkoppelung und Wirksamkeit von Eisenbahn auf den (ländlichen) Raum. Von sehr großer Bedeutung sind *„die Rückwirkungen auf anthropogeographischem Gebiet. Bevölkerungsdichte, sowie Anlage und Bau der Siedlungen, Wirtschaft und Verkehr wurden und werden noch in entscheidender Weise von den Eisenbahnen beeinflusst, sei es in meist fördernder oder bei ihrem Fehlen in hemmender Weise“*. (Oberreuter, S. 11)

Auch im Schreck-Text kommen – wenn auch nicht in so komprimierter Form -viele Aspekte der hier geschilderten Auswirkungen vor:

*„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“*. (Scheck, S. 5)

*„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. (...). 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“*. (Schreck, S. 6)

### **Die wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Auswirkungen des Eisenbahnstandortes auf die (B)innen-Entwicklung Laudas**

Durch die vielseitige Bautätigkeit für die Eisenbahn (Neubau und Unterhaltung der Bahngebäude) nahmen die öffentliche Aufträge an die Handwerker deutlich zu. Dies eröffnete neue und bessere Verdienstmöglichkeiten als nur die Einzel-Kunden-Aufträge. (siehe Schreck, S. 6)

Die ständig steigende Nachfrage nach Baugrund für die Erweiterung der Bahnanlagen, für den Gebäudebau um den Bahnhof herum, für die Errichtung von Eisenbahnarbeiter- und Eisenbahnbeamten-Siedlungen und für den damit verbundenen gestiegenen Infrastrukturbedarf (Schulen, Kirche, Krankenhaus),

führte zur Bodenspekulation, aber auch zu lukrativen Verkaufserlösen für die ehemaligen Ackerbesitzer. Diese lösten sich mit dem Verkauf ihres Grund und Bodens von der alten Vormachtstellung ab und verloren dadurch immer mehr an Bedeutung und Einfluss. (siehe Schreck, S. 7-8)

Neue Stadtteile entstanden: ein neues „Nobelviertel“ rund um den Bahnhof mit Hotels, Postamt und Geschäfts- und Wohnhäusern. Dieses „Bahnhofsviertel“ wurde zur ersten Adresse vor Ort und sollte auf dem direkten gegenüber zum Bahnhof für den Ort werben und die Grundbedürfnisse der Reisenden (wie z.B. die Bewirtschaftung, die Übernachtung, den Postversand und Einkäufe) befriedigen.

Und – ebenfalls nicht weit davon - entstand ein Areal neuer Arbeiter- und Beamten-Wohnungen in direkter Nachbarschaft zum Arbeitsplatz „Bahnhof“ mit der entsprechenden sozialen Infrastruktur und den notwendigen Versorgungseinrichtungen einer neugegründeten Wohngegend.

Der neue genossenschaftliche Wohnungsbau führte neue Elemente der Arbeiterkultur und auch der Baukultur („Gartenstadt-Bauweise“) in das öffentliche Leben von Lauda ein und stärkte das Selbstbewußtsein der zugezogenen Neubürger. So schuf sich bei ihnen – verstärkt durch gemeinsame Arbeit und das nachbarschaftliche Wohnen allgemählich ein „Eisenbahnarbeiter-Bewußtsein“ als Bürger einer „Eisenbahner-Stadt“ das noch dadurch verstärkt wurde, dass sich diese Bevölkerungsgruppe allmählich zur Mehrheit in der Gemeinde entwickelte.

„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 ihre Bevölkerung bringen kann, und inwieweit dies für Lauda zugetroffen ist“. (Schreck, S. 17)

*„Unter den acht Gemeinderäten waren nur noch zwei Landwirte, ein Postbediensteter, jedoch fünf bei der Eisenbahn Beschäftigte, nämlich zwei Lokführer, ein Zugführer und zwei in den Werkstätten arbeitende Handwerker“.* (Schifferdecker, S. 101)

Das Bevölkerungswachstum in der Stadt führte zu einer Steigerung des lokalen Lebensmittelbedarfs, was der örtlichen Landwirtschaft zu Gute kam. Er löste aber auch in der Geschäftswelt neue Nachfrage aus, die zur Gründung neuer Geschäfte führte. So entwickelte sich ein lokaler Aufschwung, der den Lebensstandard für die breite Bevölkerung verbesserte.

Der privilegierte Status der „Eisenbahner“ mit ihren modernen Wohnungen, ihrer vorbildlichen Selbstversorgung und bei der Vergabe von Lehrlingsausbildungsplätzen in den Eisenbahner-Werkstätten sowie die Freizeitaktivitäten in einem 1904 gegründeten eigenen „Eisenbahner-Turn- und Sportverein“ (ETSV, 1979) schuf vor Ort ein immer dichter werdendes „Eisenbahnarbeiter-Milieu“.

### **Die neue Gründerlandschaft im Eisenbahnstandort Lauda 1924**

Von herausragender Bedeutung – geradezu als ein Modellprojekt für eine erfolgreiche Industrialisierung des ländlichen Raumes – kann die im direkten Zusammenhang mit dem Eisenbahnstandort Lauda stehende „Bahnbetriebswerkstätte Lauda“ gelten. Die Weiterentwicklung der Lokomotiven- und Rollmaterial-Technik, die Notwendigkeit zur Durchführung standortnaher Reparaturen im Lokschuppen, die Schulung eines dafür qualifizierten Personals, machte aus der ehemaligen „Lokomotivstation“ (ursprünglich für die Wartung der Lokomotiven zum Traktionswechsel eingerichtet) eine immer breiter aufgestellte eisenbahn-technische Einrichtung, was sich auch 1925 in der heute noch üblichen Umbenennung in „*Das Bahnbetriebswerk*“ (Edelmann, S. 251) niederschlug. Aus der noch handwerklich-klingenden „Bahnbetriebswerkstätte“ wurde nun das eindeutig industriell-ausgerichtete „Bahnbetriebswerk“.

*„Der statistisch nicht genau ermittelbare Personenstand wurde zur Hochzeit etwa mit 420 bis 450 Mann angenommen“* (Edelmann, S. 251). Das hat für ländliche Verhältnisse Großbetriebsniveau. Vorbildlich war die - auch von Eigennutz geprägte (schließlich gab es über das lokale Handwerk mit seinen kleinen Werkstätten und seiner nicht so breit angelegten Qualifizierung) „Industrie-Arbeiter-Ausbildung“ des eigenen Nachwuchses, der aber auch nicht „träge“ werden sollte. Deshalb gab es die Absprache, dass jeder Geselle erst einmal die „Arbeitswelt-Wirklichkeit“ in anderen Betrieben kennenlernen sollte, bevor er wieder in den alten Ausbildungsbetrieb zurückkehren durfte. Auch der Umgang mit dem Lehrlingslohn war vorbildlich: ein Fünftel wurde bei der örtlichen Sparkasse auf ein Konto „zinsbar angelegt“ und nach ordnungsgemäß bestandener Lehre dem gesetzlichen Vertreter des Lehrlings ausbezahlt. So hatte über diese Praxis auch in Lauda die betriebsübliche „Kultur der Großbetriebe“ Einzug gehalten und führte zur Innovation in der gesamten Lehrlingsausbildung. (siehe Schreck, S. 10)

Als ein regelrechtes „Gründerzentrum“ erwies sich die 1919 in Lauda gegründete „Zentrale der Landwirtschaftlichen Lagerhäuser e.G.m.b.H.“. Die ursprüngliche Aufgabe dieser Gründung war es, die Landwirtschaft mit

landwirtschaftlichen Maschinen zu versorgen. Aber – bei den chronisch kapitalknappen landwirtschaftlichen Betrieben – konnte nicht immer der „Neukauf“ im Mittelpunkt stehen, sondern es gab auch einen breiten Bedarf an „Reparaturarbeiten“. Dafür wurde dann eigens eine „Schweißstation“ eingerichtet, wo Maschinen und Geräte auch mit schwierigsten Brüchen schnell und haltbar wieder zusammengeschweißt werden konnten, sodass manche sehr teurere Neuanschaffung vermieden werden konnte. (siehe Schreck, S. 13)

Aber nicht nur die Mechanisierung hatte in den 1920er Jahren in der Landwirtschaft zugenommen und dafür einen neuen Markt geschaffen. Auch die Elektrifizierung war im Zuge des Ausbaus der Überland-Netze, die vor allem in den 1920er Jahren breit-flächig vorangetrieben wurde, im Vormarsch. Diese flächendeckende Elektrifizierung – das sei als Nebeneffekt erwähnt – hatte damals viele ursprünglich als „Überland-(Hand)Werker“ tätige Elektromeister in die Region verschlagen, wovon dann einige auch blieben und vor Ort einen eigenen Meisterbetrieb gründeten.

Durch diese Überland-Leitungen konnten nun faktisch überall Elektromotoren zum Einsatz kommen, was für diese „wichtigen Helfer von Landwirtschaft und Kleinbetrieb“ einen Kaufboom bescherte und auch dazu führte, dass unter dem Dach des neuen Gründerzentrums eine spezielle Abteilung „Elektrotechnik“ eingerichtet wurde. (siehe Schreck, S. 14)

Auch in einem anderen Marktsegment, der Direktvermarktung, gab es erfolgversprechende Ansätze zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Lösung eines lokalen Bedarfs. Als Verarbeitungsbetrieb von landwirtschaftlichen Produkten wurde eine Schafwollspinnerei gegründet, die Schafwolle zu Strickgarn verarbeitete. Die große Nachfrage führte dazu, dass nicht nur „Lohnspinnerei“, sondern auch „Eigenproduktion“ zum offenen Verkauf betrieben wurde. Nach diesem Erfolg war es logisch, dass eine weitere Produktionskette folgen mußte, nämlich die einer Strickerei, die die versponnene Wolle zu Wollerzeugnissen aller Art verarbeitete. (siehe Schreck, S. 14)

Diese Abteilung gab schon Ende 1920 über 30 Arbeitern und 10 Beamten Beschäftigung und Verdienst. Bereits 1921 wurde zur Deckung des Bedarf expandiert und eine zweite Strickerei mit fabrikmäßigem Betrieb eingerichtet, was vor allem Arbeiterinnen (die Statistik von neugeschaffenen Arbeitsplätzen in Lauda weist ansonsten einen eindeutigen Überhang von Männer-Arbeitsplätzen aus) (siehe Schreck, S.11) Beschäftigung brachte.

Ein besonderes Phänomen – das wohl nur in einer Eisenbahnerstadt wie Lauda möglich ist – war, dass zwei Bahnbeamte als Unternehmer auftraten (siehe Schreck, S. 11). Wahrscheinlich hatten sie – eventuell auch berufsbedingt als Wareneinkäufer der Eisenbahnverwaltung – einen Preisvergleich auf dem Tisch

liegen, der ihnen den Entschluss reifen liess, selbst Backsteinproduzent zu werden. Wenn 1000 Backsteine aus Karlsruhe auf den Bauplatz angeliefert in Lauda 33-39 Mark kosteten, in Karlsruhe selbst aber nur 18 Mark, wäre es doch sinnvoll diese Preisdifferenz selbst zu verdienen, indem man selbst eine Backsteinfabrik in Lauda gründete. 1899 wurden die dafür notwendigen Lehmfelder gekauft und – da nicht genügend Geldmittel vorhanden waren – die Produktionsanlagen nach und nach ausgebaut und erweitert. 1912 wurde ein dreistöckiges Ofengebäude gebaut, was durch die Aufstellung einer 25 PS-starken Maschine samt Dampfkessel 1914 erneut erweitert werden musste. (siehe Schreck, S. 12)

Das Personal der Fabrik waren – beim Eisenbahnbau nicht unüblich – die Sommersaison über Wanderarbeiter aus Italien, den Winter über Landwirtschaftssöhne und landwirtschaftliche Tagelöhner, die die beschäftigungsarme Jahreszeit nun mit einem besseren „Arbeitstarif“ überbrücken konnten. Dieses – an sich an die ländlichen Verhältnisse gut angepasste Beschäftigungsmodell – wurde aber 1914 zerstört, als der 1. Weltkrieg ausbrach und die nun über Nacht „zum Feind“ gewordenen Italiener in ihr Heimatland zurückkehren mussten. (siehe Schreck, S. 12)

Die dadurch zwangs-stillgelegte Fabrik wurde an die Zentrale der landwirtschaftlichen Lagerhäuser verkauft, die darin die „kriegswichtige Produktion“ einer Gemüsetrocknerei aufnahm und die dafür sogar den Bau eines Industriegleises genehmigt bekam. (Man sieht was alles auf einmal geht, wenn „Heeresbedarf“ dahintersteht, denn die Ziegelei hatte nur einen Feldbahnanschluss zum Schienennetz.)

Besonders tragisch wird die Geschichte der „Selbstversorger-Ziegelei“ in ihrer Rolle, bzw. Nicht-Rolle, bei der Belieferung der Eisenbahner-Baugenossenschaft in den 1920er Jahren, wo diese selbst nicht liefern konnte, weil ihre technischen Anlagen (erst mangels Kohlenvorrat, dann aufgrund fehlender Maschinenkraft) dazu nicht in der Lage war. Dieses Versagen zweier „Eisenbahn-Unternehmer“ gegenüber ihren Eisenbahn-Baugenossenschaftlern, aber auch die große ökonomische Chance, die dieser Auftrag ermöglicht hätte, schmerzten sehr.

Das Aufkommen einer solchen Industrie in Lauda braucht für ihren Erfolg auch die dafür notwendigen technischen Rahmenbedingungen. Dazu gehört nicht nur der Gleisanschluss, sondern auch die ausreichende Versorgung mit Wasser und elektrischer Energie, die lieferungssicher ist, was ihre Spannungsleistung, als auch ihre Hochwasserunabhängigkeit anging. Das rein mühlenbetriebene Elektrische Netz reichte vielleicht noch zur Beleuchtung der Laudaer Werkstätten und Wohnungen aus, war aber kein „Kraftstrom“ zum Betrieb von Fertigungsmaschinen. Der rasante Bedarf an Starkstrom führte 1900 zum Einbau

von Turbinen in die Taubermühle, um die nicht mehr genug leistungsfähigen Mühlräder zu ersetzen. 1904 war selbst diese Innovation nicht mehr ausreichend und wurde um Dampfkraftreserven (= Dampfkraft-Maschinen) und Diesel-Motoren erweitert, was auch den nicht unwichtigen Effekt hatte, nun unabhängig vom Wasserstand (ob Niedrig- oder Hochwasser) zu werden. Im Zusammenhang mit der Einrichtung der Wasserleitung in Lauda wurde auch gleichzeitig ein Pumpspeicher installiert, der ein Wasserreservoir zum Ausgleich in der Wasserstandsleitung ermöglichte. (siehe Schreck, S. 15)

Das Bevölkerungswachstum und das Anwachsen von Industrie, Handel, Handwerk und Gewerbe in Lauda bedingte sich gegenseitig: Mehr Bevölkerung bedeutete mehr Konsum an allgemeinen (Lebensmitteln, Handwerker-Arbeiten, haushaltsbezogenen Dienstleistungen), aber auch an besonderen Bedürfnissen und Erzeugnissen (Portrait-Fotographie, Werbe-Ansichtskarten in Lithographie-Form für die lokalen Geschäfte und Gastwirtschaften, als Erinnerungsfotos für die Fremdenverkehrs-Gäste) was zu einem Anstieg von Photo-Geschäften führte. (siehe Schreck, S. 11)

Ebenso erlebten die Druckereien einen Boom (siehe Schreck, S. 11), denn der Werbefrospekt hatte nun auch in Lauda über die Kommunikation der Eisenbahn und die inzwischen weit verbreitenden „Kataloge“ von auswärtigen Versand-Warenanbietern Einzug gehalten. Der Versand von Muster- und Warenproben nahm zu und auch die Laudaer wollten nun modebewußt auftreten können. Als wichtiges Verkehrszentrum erreichten viele „größtstädtische Moden“ Lauda sehr schnell und die direkte Verkehrsverbindung zu den Metropolen (Berlin, Stuttgart) war über die schnellen Städteverkehre der Eisenbahn nur eine Stundenfrage geworden.

Auch der Postversand – teilweise in den Fernschnellzügen in der Regel in einem eigenen Postwagen-Abteil mit eigenem „Bahnpoststempel“, quasi „unterwegs“ erledigt, beschleunigte den Postverkehr. Auch die Anlieferung der bestellten Waren war im „D-Zug-Tempo“ möglich, was in der Warenbestellung eine unheimliche Dynamik auslöste und die Laudaer Einzelhändler zu Veränderungen zwang: ihr Angebot musste breiter, vielfältiger und moderner werden, was sich dann konkret in einer Gründerwelle vieler Spezial- und Einzelgeschäfte niederschlug (siehe Schreck-Tabelle in der Anlage 2, S. 20) in denen nun auch Frauen als Inhaber(in) in vermehrter Zahl tätig wurden.

Aus dem kleinstadt-typischen alt-ingesessenen bescheidenen Ladengeschäft wurden nun häufig Spezialgeschäfte (Eisenwarenhandel, selbsthergestellte Konfitüren, Modekleider) und die jeweiligen Marktparten führten zur Gründung neuer vieler kleiner Fachgeschäfte, was in der Kleinstadt das Warenangebot bereicherte. Diese Diversifikation spiegelt die neue

Bedürfnisstruktur der Bevölkerung wieder und ist Ausdruck der vervielfältigten Bedarfe in einer nun weltgeöffneten Kleinstadt.

Mehr Warenbestand in den Geschäften und Haushalten rettete auch das Handwerk vor der durch die Großbetriebe ausgelöste Rationalisierungswelle in die „Nische Reparaturbetrieb“. In diesem kundennahen Spezialmarkt konnte kein Großbetrieb mit seiner Massenanfertigung mithalten, weil hier kleine Stückzahlen mit passgenauen Sonderanfertigungen, also das klassische Handwerksformat gefragt waren, das sich für die Großen nicht rechnete. *„Der Maschinenbetrieb muss für den Massenabsatz arbeiten, der handwerkliche Betrieb hält sich in den engen Schranken des Kleingewerbes“*. (Otto, S. 2)  
*„Der gesunde Untergrund des Handwerks ist die Kleinarbeit für den Kunden, und je weiter sich der der Handwerker von dieser entfernt, desto leichter kann er den Boden unter den Füßen verlieren“*. (Mey, S. 79)

Die Großindustrie schaffte somit mit ihrer Form der Massenware wieder neue Lücken für die „Kundenarbeit“ der Handwerke und kreierte damit ein neues Berufsbild, das des „Installateurs“ (eigentlich meint dieser Begriff den „Anschliesser“, aber da am Ende des 19. Jahrhunderts alles Neue, was elegant und modern klingen sollte, einen französischen Namen brauchte, wurde daraus das deutsche Kunstwort „Installateur“) (vgl. Kramer, S. 203), das nun in allen neuen Handwerksberufen, die mit Leitungen (Elektro-, Gas- und Wasser, Metallverarbeitung) zu tun haben, zur Berufs-Marke wird.

Um sich in diesem Marktsegment behaupten zu können, wurden auch die eigenen Handwerker-Werkstätten mit neuester Technik (Elektromotor-Antrieb im Transmissionsriemen-Verbund und elektromotor-angetriebene Produktions- und Fertigungsmaschinen) auf- und nachgerüstet, um die alte Handwerkskunst der „Handarbeit“ nun selbst effektiver und kostengünstiger zu machen. Diese Innovation brachte die Handwerksbetriebe wieder zurück auf die Sieger(Land)Straße und führte zu einer existenzsicherenden Etablierung des Handwerks zwischen dem Einzelkunden vor Ort und den Zulieferern der fabrikmäßig produzierten Massenwaren. So hatte das Handwerk nicht nur die Aufgabe, den Anschluss zum Endverbraucher herzustellen, sondern hatte auch selbst wieder Anschluss an die neue ökonomische Beschleunigung bekommen.

## **Die Eisenbahn und die Landwirtschaft**

Bereits seit 1905 waren im Laudaer Raum auch die Eisenbahn und die regionale Landwirtschaft eng miteinander verwoben, denn auch auf der Odenwald- und Taubertal-Bahn gab es einen nicht unerheblichen Milchtransport per Bahn (Schneider, S. 75). Der Milchverkehr sammelte zum Versand an die Städte (für unsere Region war das Lieferziel Mannheim) die Milchkannen an verschiedenen

Stationen an der Bahnstrecke mit regulären Zügen ein. Für den hygienischeren Weitertransport in die Metropole Mannheim musste die Milch vorher in lokalen Milchzentralen zu sterilisierter oder sonstwie präparierter Kindermilch aufbereitet werden. Die Rohmilch kam aufgrund der unzureichenden Kühlung in den Transportwagen (meist nur mit Luftkühlung ausgestatteten regulären Gepäckwagen) und anderer gesundheitlicher Bedenken (Verkeimung, Verunreinigung, Vermischung mit belasteter Milch aus einer anderen Melkstelle) nicht zum Versand. Der Transport in die Metropole Mannheim erfolgte meist mit gemischten Personen-Güter-Zügen.

Die dafür anfallenden Transportkosten wurden von der Eisenbahn nach dem Stückgut-Tarif berechnet. Für die Frachtberechnung der im Tausch gelieferten Waren (Butter und Käse) wurde noch ein Spezialtarif für den Transport leichtverderblicher Waren fällig. (Schneider, S. 77ff.)

Da sich bei diesen geringen Mengen keine ganzen Wagenladungen zusammenstellen ließen *„kommt (die Milch) in ganzen Wagenladungen nicht zur Auslieferung“* (Schneider, S. 92). Dadurch kam auch der günstigere Großmengen-Tarif nicht in Frage.

Solange der Widerstand der einzelnen Landwirte, die die Meinung vertraten, dass *„sie Genossenschaften entbehren könnten und ähnlich wie beim Betrieb ihrer Wirtschaft, auch den Absatz ihrer Produkte auf eigene Rechnung und Gefahr hin besorgen könnten“* (Schneider, S. 91) bestand, tat sich diesbezüglich auch wenig. Durch diese Bauernsturheit und die damit einhergehende Besserwisserei wird aber der bäuerliche Erzeuger in vielen Fällen *„um die Früchte seiner Arbeit gebracht, was umso bedauerlicher ist, als die Landwirtschaft gegenüber anderen Gewerben ohnehin nur einen verhältnismäßig geringen Reinertrag abwirft“*. (Schneider, S. 91)

Die regionale Landwirtschaft musste sich also entscheiden, ihr Strukturproblem der breiten und teureren Einzelbelieferungen beizubehalten oder eine gemeinsame Vermarktung über eine Verkaufsgenossenschaft anzugehen. Solange das „Einzelhof-Denken“ dieser sinnvollen Lösung im Wege stand, gab es keinen Fortschritt.

Es dauerte bis Mitte 1921, bis eine grössere Zahl von Landwirten diesen Weg der ökonomischen Vernunft einleitete und sich in der „Fränkischen Milchverwertungsgenossenschaft“ mit Sitz in Tauberbischofsheim zusammenschloss, die - der Logik der neuen Bedarfslage („Milchmangel“) in der Milchwirtschaft folgend - bereits 1922 mit der „Milchzentrale der Stadt Mannheim“ zusammenging. Aus diesem Zusammenschluss heraus entstand dann auch die „Fränkische Molkerei-Zentrale G.m.b.H. in Lauda“, um die aus den Bezirken Tauberbischofsheim und Wertheim angelieferte Milch technisch

so aufzubereiten, damit sie möglichst unverfälscht und einwandfrei nach Mannheim gebracht werden konnte (siehe Schreck, S. 14). Genossenschaftliche Selbstorganisation der Erzeuger und Fusion und Kooperation der Erzeugergenossenschaften untereinander, hieß das Motto der Stunde. Nur regional-organisierte Großstrukturen waren durch die dadurch entstehenden Kooperations- und Kostenvorteile zukunftsweisend.

Aber nicht nur – wie aus Sicht der Region vorrangig – ökonomische Effektivitätsgründe waren die Ursache dafür, eine Kooperationsachse Tauberbischofsheim-Lauda-Mannheim zu bilden, sondern auch aus der Sicht der Stadt Mannheim war aufgrund der zunehmenden Milchknappheit bei ansteigender Bevölkerung der Wille dazu stark. Im 1. Weltkrieg hatte die Großstadt schmerzlich miterleben müssen, wie aus Milchmangel massenhaft Säuglinge und Kleinkinder verstarben, da das gesamte Zuliefersystem zusammengebrochen war. (Schmitt, S. 5ff.)

Dieses Trauma sollte auf keinen Fall noch einmal passieren. Deshalb setzte die Strategie der Mannheimer Milchzentrale alle Anstrengungen für das Ziel ein, im Milchverkehr eine selbstbestimmte Versorgungssicherheit zu gewinnen: mit eigenen regionalen Molkerei-Stützpunkten, einem weitverzweigten Netz von Zuliefer-Stationen und sogar durch Pachtung eigener landwirtschaftlicher Großgüter zur Milcherzeugung.

Beide Grundinteressen wuchsen in der oben beschriebenen Idee, ein Milch-Vermarktungs-Netzwerk zu gründen, zeitlich und inhaltlich optimal zusammen. Dadurch konnte der Milchverkehr der Eisenbahn auf neue und effektivere Gleise gestellt werden. Das war die Geburtsstunde der später regelmäßig verkehrenden „Milch-Züge“ (der mit moderner elektrischer Kühltechnik ausgestatteten Vollzüge) nach Mannheim. Und Lauda war als der zentrale Eisenbahnstandort für die Zusammenstellung der sternförmig angelieferten Kühlwägen der dafür wohl geeignetste Sammelpunkt.

### **Die Gesamtschätzung der Doktorarbeit von Max Schreck**

Das Verdienst der Arbeit von Max Schreck ist zweifelsohne das fleißige Zusammentragen von Informationen zur lokalen Gewerbeentwicklung und gesellschaftlichen Modernisierung Laudas Anfang der 1920er Jahre, die durch den Standort eines Eisenbahnknotenpunktes induziert wurde.

Der Bäckersohn schuf mit diesen gesammelten Einzelbeobachtungen ein dichtes „Sittenbild“ (ein Begriff, der in den 1920er Jahren sehr oft für ein solches kulturhistorisches Portrait einer (Klein)Stadtgesellschaft verwendet wurde) der Kleinstadt Lauda. Seine seit der Kindheit ausgeprägten Kontakte zum

Handwerkerstand und die über viele Einzel-Beobachtungen und Gespräche geprägten Kenntnisse der Existenzbedingungen in dieser Bevölkerungsgruppe war die Motivation, diese Erkenntnisse als Basiswissen für die Erstellung einer Doktorarbeit zu nutzen.

Die Doktorarbeit selbst greift diese Jugenderfahrung auf und macht sie zu einer Untersuchungsmethode einer „(mit)protokollierenden Reportage“, d.h. der Autor sammelt und deskribiert eine Fülle an Material, die er durch seine direkten Befragungen (die wohl auch seine persönliche Stärke sind) gewonnen hat. Er hat uns damit eine Menge an Einzelschilderungen hinterlassen, die uns heute in die Lage versetzen, ein detailreiches Zeitdokument von Lauda aus den 1920er Jahren, quasi „filmisch“, nachzuzeichnen.

Vom wissenschaftlichen Anspruch an eine Dissertation reicht aber diese primär „erzählende Sprachform“ nicht aus. Der nächste Schritt einer systematischen Strukturierung der Erkenntnisse und einer analytischen Theoriebildung (d.h. der Aus- und Be-Wertung) gelingt vielfach nicht. Hinzu kommen auch handwerkliche Mängel (keinerlei Kennzeichnung der zitierten Quellen; teilweise seitenweise Übernahme von Autorentexten in plagiativer Form; mangelhafte Ausführungen zur Literaturliste mit ungenauen Textbezeichnungen und falsch geschriebenen Autoren; fehlende In-Bezug-Setzung von Statistiken mit einer fachlichen Interpretation der Zahlen im Text), die wohl nicht ganz den gesetzten Standard einer Doktorarbeit erfüllen.

Trotzdem kann die Regionale Eisenbahngeschichte glücklich darüber sein, mit dieser lokalen Monographie zu einer Eisenbahn(er)stadt über einen einmaligen Quellschatz zu verfügen.

### **Anmerkungen zur Zitierform**

Im Text wurde alle Zitate von *Fremdautoren in kursiv* und Anführungs- und Schlusszeichen gesetzt. Wörtliche Textauszüge aus der Dissertation von Max Schreck wurden dagegen nur durch Anführungs- und Schlusszeichen gekennzeichnet, da ansonsten die Übersichtlichkeit (bei soviel rezitierten Textstellen) verloren gegangen wäre.

Die Seitenzahlen der Schreck-Zitate beziehen sich auf die Seitenzahlen des digitalisierten Schreck-Textes, der als **Quellen-Text** unter diesem Link vorliegt.

## Literaturverzeichnis

Irmtraut Edelmann, Adolf Deißler, Günter Schifferdecker, Rudi Tack: Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis. Eine Dokumentation. Tauberbischofsheim 1990

ETSV Lauda: Festbuch zur 75-Jahr-Feier am 29. und 30. Juni 1979: 75 Jahre Eisenbahner-Turn- und Sportverein 04 Lauda. Lauda 1979

Klaus Kramer: Installateur – ein Handwerk mit Geschichte. Ein Bilderbogen der sanitären Kultur von den Ursprüngen bis zur Neuzeit. (Hansgrohe Schriftenreihe Band 2), Schramberg 1998

Albert Kuntzemüller: Die Baugeschichte der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg. In: Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1922, Heft 1 (S. 53-103)

Siegfried Mey: Das Württembergische Handwerk im Weltkriege. (Tübinger Staatswissenschaftliche Abhandlungen Neue Folge Heft 22) Berlin / Stuttgart / Leipzig 1920

Margarete Oberreuter: Die Eisenbahnen in Württemberg. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie. (Stuttgarter Geographische Studien, Heft 39/40), Stuttgart 1933

Eduard Otto: Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung. (Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen. 14. Bändchen), Leipzig 1908

Günter Schifferdecker: Der Knotenbahnhof Lauda. In: Irmtraut Edelmann, Adolf Deißler, Günter Schifferdecker, Rudi Tack: Die Eisenbahn im Main-Tauber-Kreis. Eine Dokumentation. Tauberbischofsheim 1990, S. 97-104

Alfred Schneider: Eisenbahn und Landwirtschaft im Großherzogtum Baden. (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der Badischen Hochschulen, X. Band, 3. Heft), Karlsruhe 1908

Hans Ludwig Schmitt: Das Arbeitsfeld der Mannheimer Milchzentrale, Mannheim (7. Auflage), Mannheim 1927

Max Schreck: Lauda als Eisenbahn-Knotenpunkt und handwerkliche Kleinstadt (Diss.), Frankfurt a./M. 1924, Maschinenschrift