

# DER TAUBERTAL- EXPRESS



**EIN BLICK IN DIE GESCHICHTE**



## DER BAHNHOF LAUDA

Lauda und die Eisenbahn – eine spannende Geschichte. Aus der ursprünglich nicht einmal vorgesehenen Haltestelle wurde ein Knotenbahnhof, die Drehscheibe des Taubertals, zeitweise einer der größten Arbeitgeber in der Region – und südlich der alten Stadt Lauda entstand ein komplett neuer Stadtteil.

Als im November 1862 die großherzoglich-badische Landesregierung die „Zugsrichtung“ der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg durch das Umpfertal (Boxberg-Königshofen) festlegt, ist für Lauda kein Halt vorgesehen. Laudas Bitte um eine „Haltestation zum Ein- und Aussteigen“ wird noch im Oktober 1863 abgewiesen. Die Amtsstadt Gerlachsheim soll den Knotenbahnhof erhalten, die Kreuzung mit der Taubertalbahn. Doch das Grünbach-Gelände bei Gerlachsheim ist zu eng – so wird Königshofen, seit jeher Verkehrsknoten im Taubertal, Favorit. Der stadtnahe Bahnhof würde viele Felder verbrauchen. Die Landwirtschaft wehrt sich, erreicht die Verschiebung der Station auf die andere Tauberseite, in schlechteres Feld. Auch in Lauda

wehren sich die Bauern, auch hier gibt es keine Station in Stadtnähe. Doch das leichter verfügbare, einfacher zu bebauende Gelände gibt wohl den Ausschlag für diesen Standort.

Zum 1. November 1866 nimmt die eingleisige Odenwaldbahn den Fahrbetrieb auf. Der erste Fahrplan von Heidelberg nach Würzburg zeigt für die Haltestation Lauda fünf Personenzüge und zwei Güterzüge an. Mit der Eröffnung der Taubertal-Strecken bis Hochhausen (1867) und Wertheim (1868) sowie in Richtung Mergentheim-Crailsheim (1869) wird Lauda zum Eisenbahnknotenpunkt.

Schon 1867 wird der Abschnitt Lauda-Königshofen zweigleisig, bis 1873 der Abschnitt Königshofen-Osterburken. Die Strecke Lauda-Würzburg wird „im Interesse der Landesverteidigung“ 1887 zweigleisig ausgebaut. Die Taubertal-Bahn bleibt dagegen eingleisig. Als man den badischen Bahn-Links-Verkehr 1888 auf den reichsweit üblichen Rechts-Verkehr umstellt, führt das in Lauda zur völligen Umstellung der Zugeinfahrten.

## VON LAUDA NACH BERLIN

Am Bahnknoten Lauda kreuzen sich lange vier Fernverkehrslinien: Berlin-Leipzig-Stuttgart-Zürich-Mailand, Hamburg-Stuttgart, Hof-Heidelberg-Saarbrücken und Frankfurt-Ulm. 1914 fahren hier die Wagenkurse Berlin-Stuttgart, Berlin-Zürich, Berlin-Mailand, der meiste Verkehr vom Saarland nach Sachsen. 1939 halten die Berliner Schnellzüge nach Saarbrücken, Mailand, Stuttgart und Konstanz, weitere Schnellzüge Saarbrücken-Hof/Dresden und Friedrichshafen-Lauda. Erst in den 1980er Jahren wird der Fernverkehr stark ausgedünnt.

Die Bedeutung der Bahn für Lauda lässt sich an vielen Faktoren aufzeigen: am Bahnhofsbetrieb, dem Ausmaß der Bahngelände, an der Zahl der Beschäftigten und nicht zuletzt am Wachstum von Lauda selbst. Für den Bahnhofsbetrieb zwei Beispiele aus der Anfangszeit: Anno 1873 befördert die Station Lauda 31.901 Passagiere; der Güterumschlag beträgt 111.235 Zentnern. Im Jahr 1887 meldet Lauda: 40.773 Personenbillette verkauft – 26.220 kg Gepäck, Expressgut und Milch aufgegeben – 793 Tiere befördert. Rund 1,45 Tonnen Güter werden versandt, rund 2,07 Tonnen Güter empfangen. Der Gepäck- und Güterdienst ist enorm. In den Reisezügen wird neben dem Gepäck der Reisenden auch Expressgut transportiert: handliche Gegenstände (Frachtstücke) im Packwagen, zum Umladen am Bahnsteig von Zug zu Zug. Wo sich Bahnlinien kreuzen, herrscht reger Betrieb. Schwerere Gegenstände werden als Frachtstückgut in Güterzügen transportiert, umgeladen in Güterhallen oder durch bahnamtliche Spediteure.

1866 wird in Lauda ein erstes „Aufnahmsgebäude“ für Zugreisende erstellt. 1868 ist die arbeitsintensive Bahnwerkstätte vorerst fertiggestellt, sind erste Lokomotiven stationiert. Immer

wieder wird am Bahngelände neu gebaut oder umgebaut. Von 1871 bis 1873 lässt die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn das großzügige Empfangsgebäude errichten. 1903 befinden sich hier im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes je ein Wartesaal 2. Klasse und 3. Klasse, die Büros des Bahnhofsvorstehers und seines Stellvertreters, die Fahrdienstleitung, eine Schalterhalle mit Fahrkartenschalter, zwei Gaststätten, ein Gepäckraum, ein Raum für die Zugabfertigung, die Basa (bahneigenes Telefonnetz), ein Batterieraum, ein Kabelverteiler- und Gleichrichterraum, ein Wählerraum, die Bahnhofskasse, die Telegrafvermittlung, die Kanzlei II und ein Rettungszimmer. Den Bahnhofs-Gebäudestand um 1900/1930 beschreibt der Plan auf den Seiten 4 und 5.



**VOLLDAMPF VORAUSS AM BAHNSTEIG I: DIE LOK 003 222-7 BRICHT ZUR FAHRT NACH MERGENTHEIM AUF.**





ZUM BAHNBETRIEBSWERK LAUDA GEHÖRTE U. A. DIE SIGNALMEISTEREI, DIE WAGENWERKSTATT UND DIE LACKIEREREI. HUNDERTE ARBEITSPLÄTZE STELTEN DIE VIELFÄLTIGEN ABLÄUFE SICHER. AUCH DEFEKTE UND BESCHMUTZTE WAGGONS WURDEN DORT ÜBERPRÜFT UND INSTANDGESETZT.

## ARBEITSPLATZ BAHN



NEBEN DEM STRECKENBAU GEHÖRTE DER GLEISBAU ZU DEN SCHWERSTEN BAHN-ARBEITEN. UNSER BILD ZEIGT GLEISBAUARBEITER MITTE DER DREIßIGER JAHRE IM EINSATZ; MIT HÄMMERN UND ANDEREM GERÄT WERDEN DIE SCHIENEN VERLEGT, AUSGERICHTET UND MITTELS NÄGELN AUF IHRER HOLZSCHWELLE BEFESTIGT. HEUTE ERSETZT EINE MASCHINE EINEN GANZEN BAUTRUPP VON DAMALS.

Viel mehr noch als Zugverkehr und Gebäude-Bestand spiegelt sich die Bedeutung der Bahn und des Bahnhofs an der Zahl der hier Arbeitenden und an den Wechselwirkungen auf Lauda selbst.

Beim Bahnbau entstehen neue Arbeitsplätze, direkte (Plan-, Trassen- und Gleisarbeiten) und indirekte (etwa Baumaterial-Herstellung und -Transport, Versorgung und Unterbringung der Beamten und Arbeiter). Unter den Bahnbauarbeitern befinden sich viele Ausländer, die Arbeitsbedingungen sind schwer und hart.

Nach dem Streckenbau finden viele Bewohner Beschäftigung bei der Bahn: als Schranken- und Weichenwärter, Streckenläufer, Schaffner, Heizer, Lokführer, zum Verladen von Gepäck und Transportgütern. Ein Zeitzeuge über den Laudaer Bahnhof anno 1930: „Da wimmelte es auf den Bahnsteigen von Postlern. Jeder

Zug hatte seinen Postwagen, in dem fleißig sortiert wurde; wollte doch jede Station ihre Post in Empfang nehmen. Und da wurde eingeladen und ausgeladen: Säcke mit Post, Paketen und Päckchen. Hoch türmte sich die Last auf den gelben Wagen, die über die engen Bahnsteige jongliert werden mussten.“

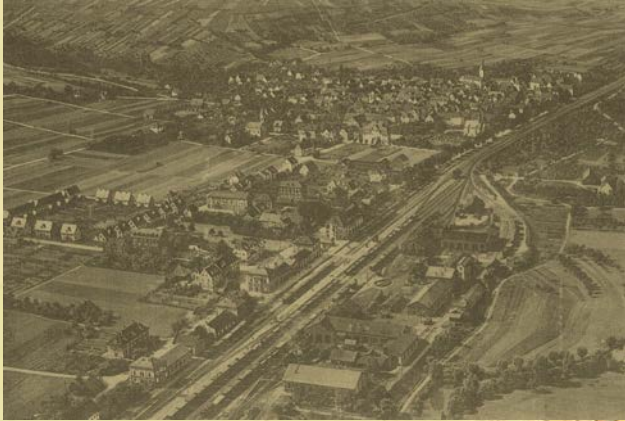
Eine wesentliche Rolle spielen in Lauda die Werkstätten, verantwortlich für die Einsatzfähigkeit der Dampflokomotiven. 1878 sind hier schon 72 Personen beschäftigt. Laut Reichsbahn sind 1914 beim Bw (Bahnbetriebswerk) Lauda 330 Personen beschäftigt (darunter 162 im Lokdienst, 115 in Werkstätten). Bis Oktober 1923 steigt die Belegschaft auf 691 (Höchststand), im April 1924 auf 421 reduziert. 1927 sind 286 Personen beim Bw Lauda (darunter 153 im Lokdienst, 54 in Werkstätten).



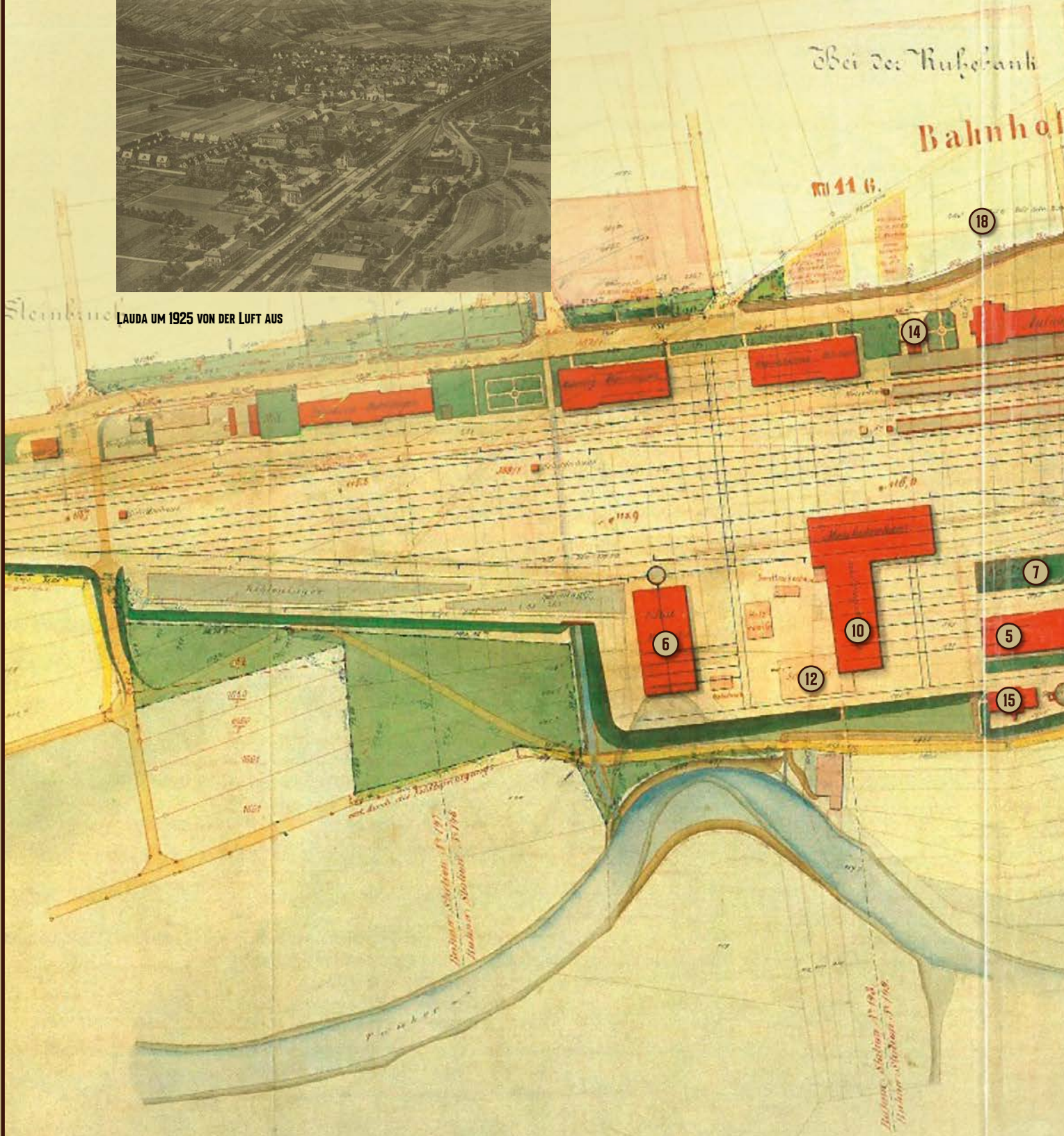


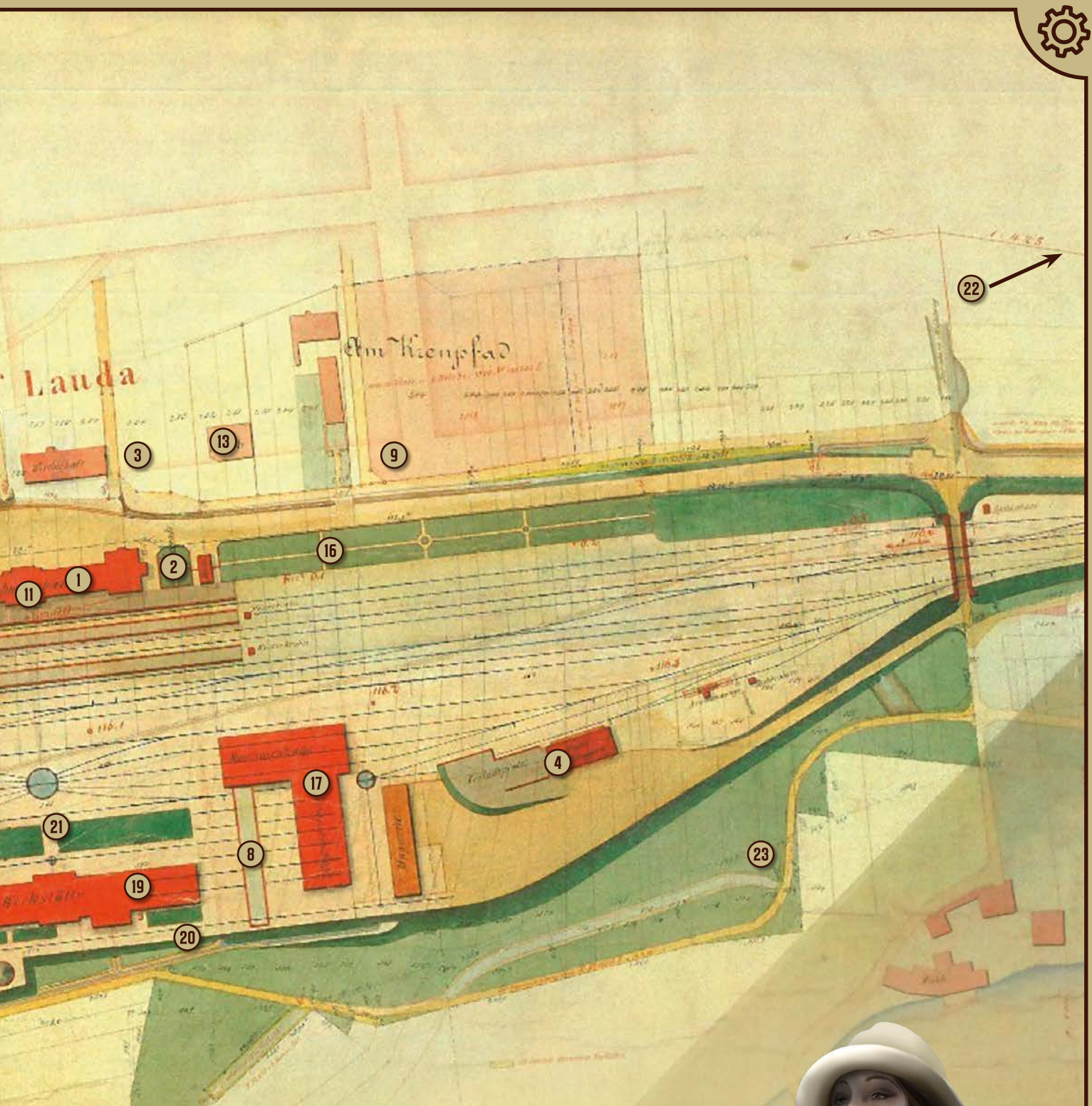
# HISTORISCHER LAGEPLAN

Der ursprüngliche Lageplan stammt von 1863. In den Plan wurden später gebaute Bahnhofsgebäude nachträglich eingezeichnet.



LAUDA UM 1925 VON DER LUFT AUS





- |  |  |
|--|--|
| ① Empfangshalle  | ⑬ Apotheke   |
| ② Kiosk  | ⑭ Wasserturm   |
| ③ Postamt  | ⑮ Elektrizitätswerk  |
| ④ Güterschuppen  | ⑯ Bahnbetriebsamt (später Polizeiposten)                   |
| ⑤ Signalmeisterei  | ⑰ Nördlicher Lokschuppen<br>(Maschinenhaus mit Montierung) |
| ⑥ Magazingebäude   | ⑱ Zollamt  |
| ⑦ Kantine  | ⑲ Betriebswerkstätte (später Bahnmeisterei)                |
| ⑧ Kohlenlager  | ⑳ Badhaus  |
| ⑨ Dienstwohnhaus   | ㉑ Drehscheibe<br>(später Weichen mit Umschlagplatz)        |
| ⑩ Südlicher Lokschuppen<br>(Maschinenhaus mit Lackiererei) | ㉒ Bankhaus   |
| ⑪ Stellwerk  | ㉓ Lagerhaus  |
| ⑫ Schreinerei (später Wagenmeisterei)                      |  |





## DIE NÄCHSTE GENERATION

Eine ganze Epoche lang war die Bahn ein beliebter und gesuchter Ausbildungsplatz für die Jugend. Die Lehrlinge werden bei den verschiedenen Dienststellen solide ausgebildet, etwa als Schreiner, Schlosser, Dreher oder Feinmechaniker, und müssen dann mindestens ein Jahr andernorts arbeiten, bevor sie zur Bahn zurückkehren können. In Verbindung mit der Eisenbahn entsteht eine Fülle neuer Berufe und Erwerbszweige in Handwerk und Gewerbe. In Bahnhofsnähe wird ein Postamt gebaut, ein Hauptzollamt kommt zum Bahnhof. Durch Schulen und Fachausbildung steigt das Bildungsniveau. Erste Industrie siedelt sich an, etwa die Ziegelei oder das Maschinenwerk für die Landwirtschaft. Sehr früh entsteht eine moderne Strom- und Wasserversorgung.

Der Anschluss an den modernen Verkehr fördert den Fremdenverkehr, erfordert eine bessere Infrastruktur (Straßen, Wege, Beleuchtung), bringt Fortschritte im Nachrichten-Verkehr. Die medizinische Versorgung wird durch Apotheke, Stadtarzt und Städtisches Krankenhaus verbessert. Man muss ein großes neues Schulhaus bauen (1912), die Evangelische Kirchengemeinde entsteht (Kirchenbau 1906/07). Holz und landwirtschaftliche Produkte sind besser auszuführen. Der Wert des knapperen Ackerlandes steigt, oft auch als Baugrund benötigt. Die Landwirtschaft geht zwar zurück, aber die Einwohnerzahl steigt. Viele Berufsgruppen und Gleichinteressierte organisieren sich in Innungen und Genossenschaften.

Die Mietwohnungen für Neubürger, Bahn- und Postbedienstete reichen bei weitem nicht aus. 1918 gründet man die „Gemeinnützige Baugenossenschaft für das Eisenbahnpersonal Lauda“ zur

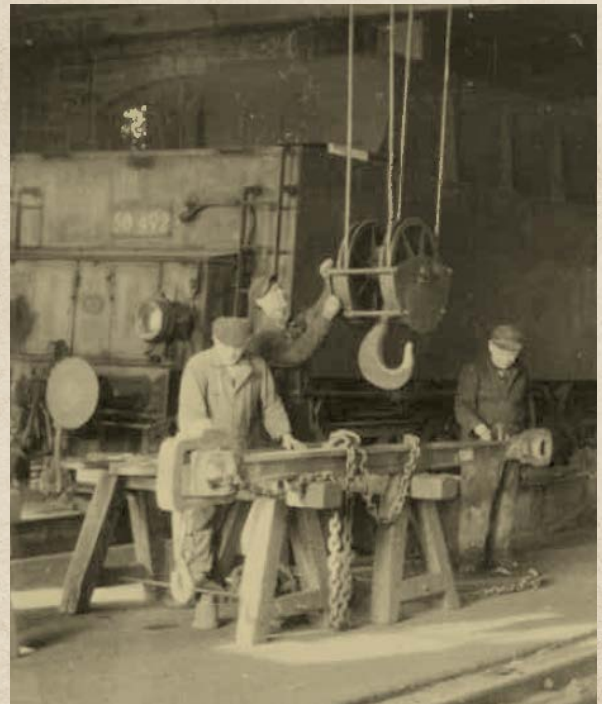
Linderung der großen Wohnungsnot. Damals arbeiten rund 200 Bedienstete beim Bahnhof, 300 beim Bahnbetriebswerk (mit Loks und Werkstätten) und 50 bei der Bahnmeisterei. Gut 70 Prozent der Bediensteten wohnen mit ihren Familien in Lauda. Geplant ist eine Gartenstadt vorwiegend mit Einfamilienhäusern. In wenigen Jahren entstehen rund 65 Wohnungen. 1939 leben gut 20 Prozent der rund 2500 Laudaer in den inzwischen 85 neuen Wohnungen.

1949 informiert die Laudaer „Denkschrift zur Wiedererlangung des Stadtrechts“: Derzeit sind bei der Bahn 251 Beamte und 311 Lohnbedienstete beschäftigt; dazu sind noch 174 Ruheständler/Rentner und 85 Hinterbliebene zu zählen. Rund 500 Familien haben ihr Auskommen bei der Bahn. Stadt und Eisenbahn sind in den letzten 80 Jahren „eine immer engere Verbindung eingegangen, von der beide Teile wechselseitig ihren Nutzen gezogen haben“. Inzwischen sind das alte Lauda und das neue Bahn-Lauda näher zusammengewachsen.

Die Stadt erschließt nach dem Krieg großzügig Industriegelände in Gleisnähe, stellt Werkshallen, ermöglicht Industriegleisanschlüsse. Bald entsteht ein Zentrum feinmechanischer Industrie, werden Transport- und Förderanlagen, Ladeneinrichtungen, Lacke und Dampfkessel per Schiene versandt. Doch zunehmend wird die Straße zum stärkeren Konkurrenten. Mit dem Rückzug der Bundesbahn aus der Fläche, dem Ausbau des Bundesstraßennetzes (mit nahem Autobahn-Anschluss) und dem Abzug des Hauptzollamts von Lauda gehen selbst die Exportgüter überwiegend auf die Straße.



**DIE BAHN WAR EIN BELEBTETER UND GESUCHTER AUSBILDUNGSPLATZ. BAHN-LEHRLINGE WURDEN SOLIDE AUSGEBILDET UND WAREN DANN SEHR GEFRAGT. MIT DEM ABZUG DER DAMPFLOKOMOTIVEN VON LAUDA BEGANN AUCH DER NIEDERGANG DER BAHNWERKSTÄTTEN. DAS BILD OBEN ZEIGT DIE LEHRLINGE DES AUSBILDUNGSAUFGANGS 1921 VOM BAHNBETRIEBSWERK LAUDA.**





DER WASSERTURM MIT KRAN DIENTE ZUR VERSORGUNG DER DAMPKOMOTIVEN MIT GROßEN WASSERMENGEN FÜR DIE DAMPFERZEUGUNG, EIN ABGEDECKTES ÜBERBLEIBSEL DES WASSERTURMS IST BIS HEUTE ERHALTEN.



STAUB UND KOHLE SETZTEN DEM BAHNPERSONAL ZU. DAS BADHAUS (LINKS IM BILD OBEN) VERSCHAFFTE LOKFÜHRERN, HEIZERN UND ANDEREN BAHNBEDIENSTETEN EIN GEPFLEGTES ÄUßERES NACH SCHMUTZIGER ARBEIT.

## BAHNHOF DER KLASSE 1

1926 steht im Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas: Der Bahnhof Lauda an der Bahnstrecke Heidelberg-Würzburg gehört zur Reichsbahndirektion Karlsruhe. Die Bahnstation verfügt über eine Laderampe für Kopf- und Seitenverladung, eine Gleiswaage mit 50 Tonnen Tragfähigkeit und einen Hebe- kran mit zwei Tonnen Tragfähigkeit. Zur Station gehören eine Bestatterei (Spedition), ein Eisenbahn-Telegrafenam- t, ein Hauptzollamt und eine Abfertigungsstelle mit beschränktem Verkehr.

1938 führt das amtliche Bahnhofsverzeichnis der Deutschen Reichsbahn Lauda als Bahnhof der Klasse 1 auf. Die Station hat eine Eilgüterabfertigung, eine Bahnmeisterei, ein Bahnbetriebs- werk, ein eigenes Bahnamt und untersteht dem Maschinen- und Verkehrsamt Heilbronn. Alle Bahnsteige sind überdacht. Ein

Jahrzehnt zuvor war noch kein Bahnsteig überdacht, was Bad Mergentheim 1929 vehement beklagt; die Kurstadt sorgt sich um ihre bahn-anreisenden Kurgäste, die in Lauda manchmal im Regen stehen müssen.

Im Zweiten Weltkrieg erlebt Laudas Eisenbahn sechs schwere Fliegerangriffe. Der dritte Angriff schädigt den Bahnbetrieb am stärksten: am 9.11.1944 werden Lokschuppen, Nebengebäude und Gleisanlagen beschädigt; 13 Loks fallen aus. Der tödlichste Angriff fordert am 25.03.1945 rund 70 Menschenleben; meist russische Kriegsgefangene, die in den Waggons verbleiben mussten. Eine Woche später befiehlt der Bahnhofsvorstand vor seiner Flucht die Sprengung des Bahnbetriebswerks – was sein Stellvertreter, selbst Lokführer, sinnvollerweise nicht ausführt.



STOLZE LOKFÜHRER VOR DEM ERSTEN DIESELBETRIEBENEN SCHIENENBUS, DER AM BAHNHOF LAUDA EINGESETZT WURDE. DADURCH GESTALTETE SICH DIE ARBEIT WESENTLICH SAUBERER UND VEREINFACHTE VIELES.



ÜBER EIN JAHRHUNDERT PRÄGTE DIE DAMPKRAFT DAS BILD DER EISENBAHNEN. LAUDAER PERSONAL FUHR TAGTÄGLICH BIS WÜRZBURG, MANNHEIM/LUDWIGSHAFEN, BIS STUTTGART, ULM ODER FRANKFURT.



## DAS ENDE DER DAMPFLOK

Mit dem Ende der Dampflokomotiven sinkt die Bedeutung des Bahnbetriebswerks. 1948 sind beim Bw Lauda noch 41 Dampfloks aus sechs Baureihen stationiert. 1952 kommen die ersten Schienenbusse zum Einsatz. Bis 1959 sinkt der Lok-Bestand auf 27 Maschinen aus drei Baureihen. Zwischen 1960 und 1962 muss das Bw Lauda seine letzten Dampfzöcher der Baureihen 38 (P 8), 50 und 64 nach Crailsheim und an das Bahnbetriebswerk Heilbronn abgeben. Die Lehr-  
lingswerkstatt wird aufgelöst, die Lok-Ausbesserung verschwindet. Laudaer Lok-Personal (130 Mann) fährt weiterhin die in Crailsheim und Heilbronn stationierten Dampfloks.

1975 beginnt der elektrische Zugbetrieb auf der Strecke Osterburken-Würzburg; auch Stuttgart-WÜ und Heidelberg-WÜ sind durchgehend elektrifiziert. 1976 wird der Dampfloks-Betrieb endgültig eingestellt, das Bahnbetriebswerk Lauda eine Außenstelle des Bw Heilbronn. Der Personalbestand beträgt noch 153 Personen, davon 89 im Lokfahrdienst und 24 im Omnibusdienst. Ein Dampfzöcher bleibt Lauda erhalten: etwa 500 m vom Bahnhof entfernt, nahe der Sparkasse, steht die Museumsdampfloks 052 908-1 mit Kabinentender, seit 1978 liebevoll gepflegt von den Dampfloksfreunden Lauda.

1976 wird die Stückgutabfertigung im Bahnhof Lauda eingestellt, 1977 die Bahnmeisterei Lauda aufgelöst. Bald baut die Deutsche Bundesbahn Schalteraum und Fahrkartenschalter um. Wo einst emsiger Umtrieb herrschte, sind nur noch Fahrgäste zu sehen. Nach Gründung der Deutschen Bahn AG folgen weitere Rationalisierungen. 2007 findet ein letzter Um- und Rückbau der Schalterhalle und des Fahrkartenschalters statt.

2014/15 wird die Bahnanlage für 7,3 Millionen Euro umgebaut und modernisiert. Die Bahnsteige an den Gleisen 1 bis 4 werden erneuert und von 32 auf 55 Zentimeter erhöht. Zudem wird eine Unterführung zu den Gleisen gebaut. Aus dem „Bahnhof Lauda“ wird die „Verkehrsstation Lauda“: ein Umsteigebahnhof mit Unterführung, Aufzügen, elektronischer Fahrzeit-Anzeige, Fahrkarten-Automat, aber ohne Bahnpersonal, Toilette, Warteraum. Das Empfangsgebäude mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen ist nun mit einem Zaun vom Bahnareal abgetrennt.



AM 1. MAI 1933 FUHREN DIE LOKOMOTIVEN DER DEUTSCHEN REICHSBAHN GIRLANDEN-  
GESCHMÜCKT. UNSER BILD ZEIGT DIE 38 2561 MIT LOKFUHNER CARL REICHERT UND HEIZER  
ANDREAS WENZ VOR „IHRER“ LOK. DER DICHTENDE REICHERT ÜBER LAUDA: „EISENBAHN  
GIBT DIR'S GEPRÄGE./JA, IHR GEIST DICHT VOLL DURCHDRINGT./KNOTENPUNKT DER SCHIENENWEGE/  
DIR VERKEHR UND LEBEN BRINGT.“

## NEUE AUFBRÜCHE

Die Umwandlung verbliebener Bauten des Bahngeländes ist Gegenstand vielfältiger Workshops und Konzeptionen. Durch veränderte Nutzung zieht neues Leben in die historischen, oft denkmalgeschützten Gebäude ein. Denn eines steht fest: So sehr der Bahnhof Lauda in früheren Tagen eine bedeutsame Rolle für den hiesigen Standort spielte, wird er auch künftig Impulse für die Stadt geben.



### IMPRESSUM

Text: Dr. Dieter Thoma

Bilder: Archive Göbel/Besserer/Kuhnhäuser/  
Schöppner/Aurich/Gumbert

Layout & Illustration: Starfountain Design

Redaktion: Christoph Kraus

Dankeschön an Dieter Göbel und die Dampfloksfreunde  
Lauda für die freundliche Unterstützung.

Die Weiterentwicklung des Bahnhofs Lauda wird gefördert durch:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND WOHNEN