

UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND:
WAR DIE EISENBAHN AUCH IN CRAILSHEIM SCHRITTMACHERINDUSTRIE?

GRUPPE 1: Die Eisenbahn – Hoffnungsträger für die Crailsheimer?

FORSCHUNGSFRAGE: Warum wollen die Crailsheimer einen Eisenbahnanschluss?

(Q 1) *Im Sommer 1858 wurde im Württemberger Landtag der Bau einer Eisenbahnlinie nach Crailsheim genehmigt. Der Bau wurde aus finanziellen Gründen allerdings um einige Jahre verschoben. Um die Eisenbahnbindung zu beschleunigen, gründete sich ein gemeinsames Crailsheimer und Ellwanger Eisenbahn-Comité, das eine Denkschrift an den Landtag formulierte. Diese wurde in mehreren Ausgaben des Amts- und Intelligenzblattes für das Oberamt Crailsheim im Juli 1858 veröffentlicht.*

Die volkswirtschaftliche Kommission hat schon in ihrem Berichte vom 3. April 1857 sich günstig für einen Bahnbau von Heilbronn nach Crailsheim ausgesprochen. Es ist als ein Akt der Gerechtigkeit und Billigkeit¹ gegenüber von diesen Landesteilen, welche der neuen Verkehrsmittel noch gänzlich entbehren, allseitig angesehen, und als Hauptzweck hervorgehoben worden, „die Linie von Heilbronn nach Crailsheim als die Hauptpulsader eines Bahnsystems in diesem Landesteile hinzustellen, um Hohenlohe dem Eisenbahn-System aufzuschließen, [...] und Heilbronn mit dem Eisenbahnsystem in Nürnberg in Verbindung zu bringen.“ [...] 5
Wollte man aber sagen, die Arbeitskräfte würden nicht zu gleicher Zeit für alle intendierten² Bahnen zur Hand sein, so solle man doch Bedenklichkeiten gegen die Richtigkeit dieses Satzes in einem so dicht bevölkerten Lande, wo so Viele sich glücklich schätzen, Arbeit zu finden.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim 06./09./13.07.1858)

(Q 2) *Am 19. September 1861 wurde in der 2. Kammer des Württemberger Landtages darüber debattiert, wann mit dem Bau der Crailsheimer Eisenbahnlinie begonnen werden sollte, dabei wurde deren Bau durch eine Denkschrift des Gaildorfer Abgeordneten in Frage gestellt. Der Crailsheimer Abgeordnete Georg Friedrich Fischötter äußerte sich zu diesen Angriffen.*

Fischötter: Meine Herren! Ich erstaune ebenfalls über die Denkschrift des Gaildorfer Eisenbahnkomitees. Dass die [...] fortzusetzende Eisenbahnbauten von Hall nach Crailsheim und von da nach Wasseralfingen für das Land von Interesse sind, indem sie sich bei dem beträchtlichen Verkehr mit gewerblichen Fabrikaten, landwirtschaftlichen Produkten, Vieh, Holzwaren, Bau- und Gipssteinen usw. am besten rentieren werden, dies hat schon der verstorbene Finanzminister [...] anerkennend geäußert [...]. 5

(Aus: Protokolle der 2. Kammer des Württemberg Landtags, Sitzung vom 19.09.1861.)

(Q 3) *1862 wurde in Württemberg die Gewerbefreiheit eingeführt, die es grundsätzlich jedem erlaubte ein Gewerbe zu gründen und zu führen. Ungefähr zur gleichen Zeit wurde im Württemberger Landtag der Bau einer Eisenbahnlinie nach Crailsheim genehmigt. Von den Reaktionen der Crailsheimer auf diese Neuerungen berichtet das Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim am 25. April 1862.*

Crailsheim, 21. April. Die demnächst ins Leben tretende Gewerbefreiheit und die gewisse Aussicht nach einigen Jahren eine Eisenbahn zu haben, ruft hier ein regsameres Leben hervor als sonst, indem an den Hauptstraßen Läden mit eleganteren Schaufenstern für Kaufleute und Gewerbetreibende häufig eingerichtet werden, wodurch die Preise günstig gelegener Häuser bedeutend gestiegen sind.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim vom 25.04.1862.)

Aufgaben:

1. Arbeitet aus den Quellen heraus, womit die Crailsheimer ihre Forderung nach einem Eisenbahnanschluss begründeten und was sie sich von der Eisenbahn versprachen.
2. Gestaltet ein Handout, auf dem ihr eure Forschungsfrage beantwortet.

¹ Rechtmäßigkeit

² beabsichtigten

UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND:
WAR DIE EISENBAHN AUCH IN CRAILSHEIM SCHRITTMACHERINDUSTRIE?

GRUPPE 2: Die Eisenbahn in Crailsheim – eine unterschätzte Errungenschaft?

FORSCHUNGSFRAGE: Welche Auswirkungen hat die Eisenbahn auf den Arbeitsmarkt?

(Q 1) In vielen Ausgaben der Crailsheimer Zeitung, dem Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim wurden Arbeitsaufträge, sogenannte Submissionen, veröffentlicht, die im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau standen. Beispielhaft ist folgende Quelle vom 18.04.1866 angeführt.

Stuttgarter Lieferung von Eisenbahn-Betriebs-Gerätschaften

Für die Ausstattung der Stationen der Linien Heilbronn-Jagstfeld, Goldshöfe-Crailsheim, Eyach-Sulz mit Betriebsgerätschaften haben wir im Wege der Submission folgende Arbeiten zu vergeben:

- 5 1) An Mechaniker und Schlosser: 27 Brückenwagen [...], 13 Datumspressen [...], 19 Kontrollstempel, [...] 18 eiserne Geldkassen.
[...] 6) an Flaschner: 223 Bahnhoflaternen [...], 68 Hänglampen, 67 Wandlampen, 15 Stehlampen, [...] 83 Signallaternen für Bahnwärter [...].
7) an Glockengießer: 5 Signalglocken [...].
10 8) an Eisenhandlungen und Werkzeugfabrikanten: [...] 25 Schirmständer [...] 14 Handhämmer, Beißzangen und Nagelbohrer, 13 Schneidmesser.
9) an Uhrmacher: 22 Stück Schwarzwälderuhren.
[...] 11) an Bürstenbinder: 21 Kleiderbürsten, 16 Kehrwischer, 18 Staubbesen mit Stiehl.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim vom 18.04.1866.)

(Q 2) Viele ortsansässige Firmen, die mit dem Eisenbahnbau betraut waren, suchten für diesen Zweck viele Arbeiter:

Hall: Eisenbahn-Arbeiter Gesuch: Bei den Unternehmern des Arbeitslosen zwischen Wackershofen und Gottwollshausen gelegen, finden 3-400 tüchtige Erdarbeiter, insbesondere auch Steinbrecher auf die Dauer von 2 Jahren Beschäftigung gegen angemessene Belohnung.

- 5 Auf dem II. Arbeitslos Sektion Hall finden 100 Mann Erdarbeiter, sowie gute Rollwagenführer bei gutem Lohn dauernde Beschäftigung.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim vom 29.09.1865)

(Q3) Im Amts- und Intelligenzblatt wurden in verschiedenen Jahrgängen die Ergebnisse von Volkszählungen veröffentlicht. Exemplarisch wird der Originalbericht für das Jahr 1867 abgedruckt. Weitere Daten sind in der Tabelle angegeben.

Crailsheim. Das Resultat der Bevölkerungs-Aufnahme auf den 3. Dez. 1867 ist folgendes: 1864 Einwohner im Ganzen 2923; 1867 Einwohner im Ganzen 3592. Die bedeutende Zunahme der Bevölkerung während eines Zeitraums von 3 Jahren beruht in der großen Zahl von fremden Eisenbahnarbeitern. [...]

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim vom 17.12.1867)

Weitere Daten:

1855	1861	1864	1867	1871	1875	1880	1885
2854	2805	2923	3592	3688	4482	4642	4710

Aufgaben:

1. Arbeitet aus den Quellen heraus, in welchen Bereichen der Bau der Eisenbahn für Arbeit sorgte.
2. Gestaltet ein Handout, auf dem ihr eure Forschungsfrage beantwortet.

UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND:
WAR DIE EISENBAHN AUCH IN CRAILSHEIM SCHRITTMACHERINDUSTRIE?

GRUPPE 3: Die Eisenbahn – Motor für die Crailsheimer Wirtschaft?

FORSCHUNGSFRAGE: Welche Folgen hatte der Eisenbahn-Anschluss für die Crailsheimer Wirtschaft?

(Q 1) Die erste größere Industrieansiedlung in Crailsheim war die Firma Völker aus Stuttgart. Dies teilte sie in einer Anzeige im Amts- und Intelligenzblatt am 17.06.1871 mit. Ein Kommentar dazu wurde am 23.09.1871 im Amts- und Intelligenzblatt veröffentlicht.

Aus den Ellwanger Bergen, 16. Sept. Auf der Westseite des Zentralbahnhofs zu Crailsheim, auf den bis jetzt drei Bahnen einmünden (der vierte Schienenstrang von Nürnberg und Ansbach her wird in den nächsten Jahren dazu kommen), erhebt sich ein stattliches ausgedehntes, vorläufig noch im Werden begriffenes Fabrikgebäude, den Gebrüdern Völker aus Stuttgart zugehörig. Es soll dasselbe zu einer mit Dampf zu betreibenden Säg- und Gipsmühle vorgesehen sein. In der Tat, eine Spekulation der Art kann in hiesiger Gegend kaum fehlschlagen. Rings umher sind alle Hügel und Felder mit Lagern der schönsten Gipssteine dick geschwängert, und die Waldungen bergen einen Holzreichtum, der dem in der dunkelsten Schwarzwaldgegend nicht nachsteht. Der gemahlene Gips, für welchen die östlich und südlich gelegenen Gegenden, die Oberämter Ellwangen, Aalen, Heidenheim und Neresheim bis ins Bayerische hinein ausgedehntes Absatzplätze bilden, kann, sowie die Schnittwaren, unmittelbar vom Fabrikgebäude aus auf die Bahn gebracht und nach allen Gegenden hinaus versandt werden. Außerdem halten sich die Holzpreise im hiesigen Forstbezirk stets merklich niedriger, als sonst im Lande, und die Gelegenheit, die fertigen Bretter, Latten und Dielen im Lande usw. auf den Holzmarkt am Rhein zu werfen, ist stündlich bei der Hand.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt für das Oberamt Crailsheim vom 23.09.1871.)

(Q 2) Am 26.07.1898 berichtet der Fränkische Grenzboten von der Firma Speer & Gscheidel.

Crailsheim, 25. Juli. Wie man hört, will Gipsfabrikant Gscheidel neben seinem bisherigen Betriebe noch ein Dampfsägewerk einrichten. [...] Das Sägewerk dürfte durch ein Gleis mit dem Bahnhofe verbunden werden, so dass der Verkehr mit demselben wesentlich erleichtert würde.

(Aus: Fränkischer Grenzboten vom 26.07.1898.)

(Q 3) Auch die Seifenfabrik Wurst & Vögele siedelte sich in Crailsheim an. Von einer wichtigen Neuerung im Betrieb berichtet der Fränkische Grenzboten am 17.04.1898.

Crailsheim, 16. April. Großes Aufsehen erregte gestern um die Mittagszeit der Transport eines Ungetüms durch unsere Stadt. Eine Anzahl handfester Männer und kräftiger Pferde war nötig, um einesteils dasselbe vom Platze zu bringen und um es vor Seitensprüngen zu bewahren. Das Ungetüm war ein Dampfkessel [...] und für die Seifenfabrik Wurst & Vögele bestimmt. Der Kessel hat eine Länge von 6,75m, eine Höhe von 3,70m und ein Gewicht von 120 Zentner. Es kostete ein schweres Stück Arbeit, den Koloss vom Bahnhof aus an seinen Bestimmungsort [...] zu bringen.

(Aus: Fränkischer Grenzboten vom 17.04.1898.)

Aufgaben:

1. Arbeitet aus den Quellen heraus, ob bzw. welche Betriebe sich in Crailsheim ansiedelten und welche Rolle die Eisenbahn dabei spielte.
2. Gestaltet ein Handout, auf dem ihr eure Forschungsfrage beantwortet.

UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND:
WAR DIE EISENBAHN AUCH IN CRAILSHEIM SCHRITTMACHERINDUSTRIE?

GRUPPE 4: Die Eisenbahn im Spannungsfeld zwischen Modernisierung und Tradition

FORSCHUNGSFRAGE: Hatte die Eisenbahn noch weitere Auswirkungen?

(Q 1.1) Kennzeichnend für Crailsheim war zur damaligen Zeit, dass passionierte Stadt-Modernisierer traditionsverbundenen Bürgern gegenüberstanden. Ein wichtiger Kampf wurde dabei um die Straßenbeleuchtung ausgefochten, wie in mehreren Leserbriefen von 1867 ersichtlich wird.

Der patriotische Einsender [der sich gegen eine Straßenbeleuchtung aussprach] [...] scheint großes Interesse an den ökonomischen Verhältnissen der guten Stadt Crailsheim zu haben, da er es für dieselbe vorteilhafter findet, wenn sich ihre Bewohner bei Nacht eigener Laternen bedienen, anstatt dass auf öffentlichen Kosten die zu diesem Behufe angebrachten Stadtlaternen benützt werden. Da Einsender auf den Vorteil der Steuerpflichtigen so sehr bedacht ist. [...] Einsender scheint nicht zu wissen, dass [...] auch Leute von auswärts, denen unsere Stadt bisher vielleicht noch eine terra incognita³ war, mitten in der Nacht per Bahn und der Post⁴ hier anlangen, und diesen wird er doch kaum zumuten können, Laternen bei sich zu führen, damit sie nicht Gefahr laufen, Hals und Bein zu brechen, gut wäre dann jedenfalls, vorher von dieser trefflichen Einrichtung öffentliche Bekanntmachungen ergehen zu lassen.

(Aus: Amts- und Intelligenzblatt vom 07.05.1867.)

(Q 1.2) Im Gemeinderat fand ein jahrelanger Kampf um die Einführung einer mit Gas betriebenen Straßenbeleuchtung statt. Diese wurde immer wieder mit einer knappen Mehrheit abgelehnt. Erst 1873 wurde sie beschlossen. Vom Verlauf der Debatte berichtet der Fränkische Grenzbote am 17.01.1874.

[E]ine größere Anzahl hiesiger Bürger [hatte sich] in Gemeinschaft mit dem Stadtvorstande dahin geeinigt, die Sache nun auf Kräftigste in die Hand zu nehmen und zu betreiben. [...] [und] den bürgerlichen Kollegien die Erbauung einer Gasfabrik auf städtische Kosten plausibel zu machen. Das Resultat war abermals Abweisung und Vertagung. Aber bald kam der hinkende Bote nach. Die Eisenbahnverwaltung trat mit dem Gedanken einer eigenen Gasfabrik für den Bahnhof hervor. Eingezwängt in diese Alternative beschlossen jetzt die bürgerlichen Kollegien nach längerer, gründlicher Beratung, die Konzession an eine Aktiengesellschaft zu vergeben. [...]

(Aus: Fränkische Grenzbote vom 17.01.1874)

(Q 2) Auch über den Neubau der städtischen Turnhalle wurde im Fränkischen Grenzboten vom 30.01.1900 gestritten.

Die verehrliche Redaktion wird gebeten, auch einen Gegner der Sache zum Worte kommen zu lassen. Der jüngeren Generation ist der Kamm zu sehr geschwollen. Mit allen möglichen Projekten will man Crailsheim beglücken. Crailsheim soll Fabrikstadt werden. Man will uns also einen Haufen Sozialdemokraten, arme Leute und eine Geldaristokratie aufhalsen. Die Wasserleitung verschlingt so wie so Hunderttausende von Mark. Jetzt kommt man sogar noch mit einer Turnhalle. Unsere Vorfahren sind ohne Turnhalle steinalt geworden und wer Purzelbäume machen will, kann sie in der alten Turnhalle gerade so ausführen. [...]

(Aus: Fränkischer Grenzbote vom 30.01.1900.)

Aufgaben:

1. Arbeitet aus den Quellen die Modernisierungsmaßnahmen in Crailsheim heraus, geht dabei auch auf die Argumente der Traditionalisten ein.
2. Erklärt, welche Rolle die Eisenbahn bei diesen Modernisierungsmaßnahmen spielte.
3. Gestaltet ein Handout, auf dem ihr eure Forschungsfrage beantwortet.

³ Lat.: unbekanntes Land

⁴ Abkürzung für Postkutsche