

Steinzeug, Stadtgas, Stippvisiten

SERIE Der Eisenbahnanschluss brachte für den Raum Coburg große Veränderungen – nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht.

VON UNSEREM MITARBEITER
RUPERT APPELTHAUSER

Coburg – Nach den Plänen des Politikers Friedrich List von 1833 oder des Unternehmers Josef Meyer, des Begründers des Bibliografischen Instituts in Hildburghausen, wäre Coburg an einer der großen Hauptlinien der Bahn zu liegen gekommen. Aber dafür war die Zeit noch nicht reif: Sowohl Lists Vorschläge für ein gesamtdeutsches Bahnnetz als auch Meyers Projekt einer „Bayrisch-Hanseatischen Eisenbahn“, die von Bamberg kommend über Coburg und Bad Rodach entlang der Werra in Richtung Seehäfen führen sollte, scheiterten an der damaligen Kleinstaaterei.

Zu spät für Hauptstrecke

Als Anfang der 1840er Jahre die thüringischen Fürstentümer mit Verhandlungen begannen, die erst im Jahre 1855 zur Gründung einer „Werra – Eisenbahn Aktiengesellschaft“ führten, war der Zug in vielerlei Hinsicht schon abgefahren. Die 1859 vollendete Werrabahn war nicht mehr die große Hauptverbindung, wie man sie sich einmal vorgestellt hatte. Die Großstaaten Preußen und Bayern waren schneller gewesen. So kam der Strecke zwischen Eisenach und Lichtenfels nur noch die Funktion einer regionalen Anbindung an die im Maintal und nördlich des Thüringer Waldes verlaufenden Hauptverkehrsadern zu.

Wenn sich damit die in den Fernverkehr gesetzten Gewinnerwartungen auch nicht erfüllten, für Stadt und Region erwies sich der Eisenbahnbau trotzdem als Segen. Insbesondere durch die gleichzeitig mit der Hauptstrecke fertig gestellte Stichbahn von Coburg nach Sonneberg. Auf die Bedeutung für die metallverarbeitende Industrie wurde in dieser Serie schon hingewiesen. In welchem Maße auch andere Industriezweige davon profitierten, zeigt der Blick auf einige Fakten und Daten.

Wie an einer Kette aufgereiht entstanden entlang des Schienenstrangs die großen Ton- und Keramikwerke des Coburger Landes: Das Annawerk wurde schon im Jahre 1857 gegründet,

die Porzellanfabrik Goebel im Jahre 1871, das Ziegelwerk Esbach 1871 und die Hartstein-, Klinker- und Schamottwerke in Ebersdorf 1895.

Der Bahn zu verdanken ist auch der rapide Aufschwung der Spielzeugindustrie, vor allem im Raum Neustadt und Sonneberg. Die ungeheure Zunahme der Spielwarenbetriebe in Sonneberg von 321 auf 2395 (!) allein in den neun Jahren zwischen 1880 und 1899 ist zum Teil bedingt durch die vorherrschende Struktur der Heimindustrie. Die Verkaufszahlen können aber belegen, dass auch die besseren Transportmöglichkeiten eine entscheidende Rolle spielten. Schon um die Jahrhundertwende lag der Exportanteil der Spielwaren aus Sonneberg bei 16 Millionen Reichsmark gegenüber vier Millionen für den Inlandsbedarf. Im Jahre 1912 betrug der Gesamtverkaufswert 45 Millionen Reichsmark, davon entfielen 30 Prozent auf das Inland und 70 Prozent auf das Ausland. Hauptabnehmer waren die USA.

Nicht zu übersehen ist der Beitrag, den der Bahnbau in Coburg für die Stadtentwicklung und damit für den Aufschwung von Handel und Gewerbe leistete. Bis zum Jahr 1860 war die Stadt über den mittelalterlichen Grundriss, der vom Mauerring vorgegeben war, kaum hinausgewachsen. Der neue Bahnhof stand fern vom Zentrum auf weiter Flur. Im Jahre 1873 kaufte die Stadt ein großflächiges Areal aus dem Besitz der im Bereich der heutigen Mühlgasse stehenden Lautermühle. Der im gleichen Jahr nach dem Wirtschaftsboom der Reichsgründung erfolgte „Gründerkrach“ brachte keinen entscheidenden Rückschlag. Denn schon zwei Jahre später begann der Bau der Mohrenstraße als Direktverbindung zwischen Bahnhof und Stadtkern. Und im Zeichen einer anhaltend optimistischen Grundstimmung entstand bis zur Jahrhundertwende hin ein neues Wohn- und Geschäftsviertel – mit seinen repräsentativen Fassaden auch heute noch ein markantes Ensemble des für diese „Gründerjahre“ typischen Baustils.



Coburgs Tor zur großen Welt im Jahre 1898. Das Sternenbanner gilt dem Empfang des Konsuls der Vereinigten Staaten, die wegen der Bedeutung der Exportwirtschaft im Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha ein eigenes Konsulat unterhielten.

Quelle: Sammlung Gerhard Eckerlein, Ahorn

Die Bahn war nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in sozialer Hinsicht Wegbereiterin des Fortschritts. Dazu ein aufschlussreiches Beispiel: Obwohl direkt an der Bahnlinie gelegen, hatte Grub am Forst zunächst keine Bahnstation erhalten. Deshalb waren, wie die Klage des Inhabers besagt, die etwa 50 in der Forkelschen Weberei in Coburg beschäftigten Arbeiterinnen und Arbeiter gezwungen, „mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich in der Frühe den Weg von Grub am Forst nach Coburg sowie abends wieder nach Hause zu Fuß zurückzulegen, da eine Fahrgelegenheit sich ihnen nicht bietet“.

Leichter zur Arbeit

Man kann sich das heute kaum noch vorstellen: Etwa sieben Kilometer vor der Arbeit am Morgen quer über den Höhenrücken des „Grüber Steins“ nach Coburg, und nach vollendetem Tagewerk die gleiche Strecke zurück, zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter! Es brauchte noch viel Einsatz und Fürsprache – unter anderem des Besitzers der Gruber Blaufabrik und des Dorfpfarrers – bis im Oktober 1891 dem Ort endlich ein Halt zugestanden wurde.

Die Straßenbeleuchtung, mehr Licht in den Wohnungen und einfach bedienbare Küchenherde, auch das waren Neuerungen, die unmittelbar dem Eisenbahnbau zu verdanken sind und den Alltag der Menschen entscheidend veränderten. Es macht schon einen Unterschied, ob man in der Nacht sichere nach Hause gelangt, die Abende besser nutzen kann oder sich bei der Hausarbeit etwas weniger mit schweren Holz-, Kohle- oder Asche-Eimern abschleppen muss. Möglich wurden solche Errungenschaften durch die Einrichtung des Gaswerkes auf dem Gelände der heutigen Städtischen Werke. Betrieben wurde



Coburg 1826, lange bevor die Gleise gebaut wurden und die Stadt sich erweiterte.

Quelle: Anonymer Maler, Royal Library, Windsor Castle, Nr. 20527



Relikt des Fortschritts: Über diese Gleisbrücke führen die Steinkohlewaggons zum Gaswerk der Städtischen Werke.

Foto: Anja Greiner

die Gasanstalt schon ab 1854, zunächst mit Floßholz aus dem Thüringer Wald. Nach dem Bahnbau konnte dann auf den weitaus effektiveren Betrieb mit Steinkohle umgestellt werden. Die Gleise sind zwar demontiert, aber die kleine Bahnbrücke steht noch, die das Gaswerk mit dem Schienennetz auf dem anderen Flussufer verband.

Im Hinblick auf das Alltagsleben darf auch die Freizeit nicht fehlen. Große Reisen blieben weiterhin ein Privileg des Adels oder des höheren Bürgertums. Aber Ziele wie der Lichtenfelser

Forst oder Tiefenlauter mit Weißbachsgrund und Sennighöhe lagen am freien Sonntag nun auch für den kleinen Geldbeutel nicht mehr außer Reichweite; für die etwas Betuchteren sogar das Meininger Theater, Bamberg oder die Fränkische Schweiz. Im späten Kaiserreich wurde der sonntägliche Familienausflug geradezu zur Institution. Nicht zum Schaden der Gastronomie: Die Zahl der Ausflugslokale und Biergärten ging in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg sprunghaft nach oben.