

Motoren des Aufschwungs

SERIE In loser Folge widmet sich das Tageblatt in Zusammenarbeit mit der Initiative Stadtmuseum der Coburger Industrie- und Technikgeschichte. Gleich zwei Teile gelten dem Automobil.

VON RUPERT APPELTSHAUSER
UND GERHARD ECKERLEIN

Coburg – Was die Technik auf vier Rädern anbelangt, war Coburg seiner Zeit tatsächlich voraus. In den ersten Berichten von 1888 ist nicht von stinkenden Benzinkutschen die Rede, sondern von einer „Dampf-Chaise“ aus der Fabrikation eines kleinen Unternehmers mit dem Namen Andreas Flocken. Inzwischen wissen wir, dass es sich dabei nicht um einen Dampfwagen, sondern um das erste fahrbereite Elektroauto der Welt gehandelt haben dürfte. Eine echte Pionierleistung!

Allerdings gewannen die weniger umweltfreundlichen „Schnauferle“ die Oberhand. Anfänglich meist ausschließlich als Sport- und Luxusartikel zum Renommee der höheren Stände. In einem Bericht der Coburger Zeitung vom 2. Juli 1903 ist zu lesen, dass am gleichen Tage etwa 20 Berliner auf dem Wege nach München befindliche Automobilisten mit 15 Fahrzeugen nach Coburg kommen und in der „Traube“ absteigen. „Die ‚Speisung‘ der Fahrzeuge mit Benzin findet durch die Firma Otto Frenkel, vormals C. A. Bischoff, statt.“ Eine Autorallye also, deren Teilnehmer sich in einer bekannten Drogerie am Marktplatz mit Benzin versorgen mussten – allein das zeigt, um was für ein selten privilegiertes Vergnügen es sich dabei handelte.

Kürzere Reisezeiten

Und mit dem Auto als neuem Prestigeobjekt kamen sogleich die Raser. So vermerkt die Coburger Zeitung vom 9. Juli 1906, dass Seine Königliche Hoheit der Herzog „... die Fahrt von Gotha nach Coburg am Dienstag im Automobil in 2 ½ Stunden zurückgelegt“ hat. Weiter heißt es: „Der kürzeste Weg von Gotha nach Coburg beträgt 145 Kilometer, also kommen auf die Stunde durchschnittlich 58 Kilometer.“ Fast 60 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, auf der Autobahn ist das heute nichts. Man stelle sich aber die engen, holprigen und kurvenreichen Straßen mitten durch die Dörfer und über den Thüringer Wald

vor! Nur gut, dass der Bericht dieser wilden Reise die Zahl der Hühner diskret verschweigt, die dabei unter die Räder gekommen sein mussten.

Der Burgberg war zu steil

Mit der Technik der Fahrzeuge, der sich die Hoheiten bedienten, war es dabei gar nicht immer so gut bestellt. In der Coburger Zeitung vom 23. September 1906 wird berichtet, dass bei einer Fahrt Kaiser Wilhelms II. zur Veste der Motor versagte und das Automobil den Berg hinab „rückwärts zu rollen begann“. Für solche Fälle war eine Vorrichtung angebracht, bei der sich hüben und drüben zwei „Gleitschienen“ wie Skistöcke in den Straßenbelag bohrten, um die unkontrollierte Rückwärtsfahrt zu stoppen. Wäre in diesen entscheidenden Sekunden der Mechanismus nicht angesprungen, die Weltgeschichte hätte womöglich einen anderen, vielleicht glücklicheren Verlauf genommen!

Trotz aller Risiken und Fährnisse erweiterte sich nach und nach der Kreis der im Automobil Zeitgenossen. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg zählten auch Ärzte oder einzelne Vertreter des geschäftlichen Mittelstandes dazu. Und mit zunehmendem Nutzeffekt wurde die Motorisierung selbst zum Motor von Handel und Gewerbe. Zunächst noch in bescheidenem Rahmen wie mit dieser genialen Konstruktion, die sich etwa um 1910 im Besitz des Lebkuchenherstellers Dorn befand: Für die sonntägliche Spazierfahrt diente das Gefährt als Familiencabrio, mit Kastenaufbau wurde darin während der Woche die frische Ware ausgefahren.

Die ersten Werkstätten

Bei Straßen wie Schlaglochpisten und einem anfänglich noch so anfälligen Verkehrsmittel wie dem Auto brauchte es Ersatzteile, vor allem aber auch Leute, die mit Fachkenntnis und Improvisationsvermögen zur Stelle waren, wenn etwas in die Brüche ging. Man sehe sich nur den Zustand der Casimirstraße in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg an und man weiß, weshalb nun allenthalben Reparaturbetriebe



Die Familie Dorn hatte um 1910 schon ein Lieferauto. Dank des variablen Aufsatzes am Heck konnte es auch als Familienkutsche genutzt werden.

Fotos: Sammlung Walter Dorn

wie die des Christian Herzog im Stadtbild auftauchten. Bald war auch der Bedarf an Brennstoff so groß geworden, dass die Versorgung in kleinen Kannen über die Ladentheke einer Drogerie hinweg nicht mehr ausreichte. Immer öfter sah man neben Autowerkstätten kleine Tanksäulen stehen oder so genannte Gehsteig- oder Gartentankstellen an Vorstadtstraßen und Ortsdurchfahrten. Meist lag da nur ein kleiner Tank unter dem Trottoir oder im Vorgarten verbunden mit einer Handpumpe – für pfif-

fige Hausbesitzer eine gute Möglichkeit für einen gelegentlichen Schwatz mit den weltgewandten „Motoristen“ und für ein kleines Zubrot.

Nach dem Krieg entwickelte sich die Dienstleistung rund um das Auto im Zuge des vorübergehenden wirtschaftlichen Aufschwungs nach 1923 und der fortschreitenden Motorisierung zu einem ansehnlichen Gewerbebezug. Die Zahl der Tankstellen nahm zu, und technische Verbesserungen wie Schwenkarme an den Zapfsäulen erlaubten

jetzt auch die flotte Bedienung von hintereinander wartenden Fahrzeugen. Manche dieser Betriebe zeigten in der Kombination von Autoverkauf, Reparatur und Führerscheinschulung schon Geschäftsstrukturen, die man im heutigen Sprachgebrauch als „Servicecenter“ bezeichnen würde. Es ist nicht von ungefähr, dass in diesen Jahren die 1908 gegründete und 1918 nach Coburg verlagerte Firma Brose als Zulieferungsbetrieb für Autoteile ihren Aufstieg nahm.