

Fortschritt auf vier Rädern

Als Alternative zu 30 Kilometern Fußmarsch in die Fabrik gibt es seit 1906 den Autobus

VON DANIEL OLIVER BACHMANN

Vor 100 Jahren wurde zwischen Schramberg und Rottweil der erste moderne Pendelverkehr im Königreich Württemberg aufgenommen. Betreiber der Buslinie war die Motorwagenengesellschaft, einer der Geschäftsführer der Industrielle Erhard Junghans.

Er hat wohl des Öfteren gegrummelt, der Gottlieb Daimler: über Leute, die seine stotternden, stinkenden Fahrzeuge auslachten, während diese sich anschickten, die Pferdekutschen ins Museum zu befördern. Über seine Geldgeber, Heuschrecken ihrer Zeit, die ihn dazu drängten, den Markt mit Fahrzeugen zu bestücken, die in den strengen Augen des Konstrukteurs noch nicht reif dazu waren. Doch die Nachfrage nach Motorfahrzeugen stieg ab 1900 rasant an, und sie kam vor allem aus dem ländlichen Raum. Denn ähnlich wie heute wurden dort technische Innovationen vorangetrieben.

Der Fortschritt fand vor allem in den Tüftlerwerkstätten versteckter Schwarzwälder Täler statt, auf den Höhen der Schwäbischen Alb oder in der Baar besten Nährboden. So ist es nicht verwunderlich, dass die erste Busverbindung im Königreich Württemberg nicht in Stuttgart eingerichtet wurde, sondern im Schwarzwaldstädtchen Schramberg.

Arbeitskräfte gesucht. Dort gab es um das Jahr 1900 zahlreiche Fabriken, die sich teilweise schon das Prädikat Weltmarktführer erarbeitet hatten. Neben der Möbelfabrik Moser, der Federnfabrik Carl Haas, der Majolika-Fabrik und der Emailfabrik Christof Schweizer & Söhne zählten dazu die Hamburg-Amerikanische Uhrenfabrik, die Deutsch-Amerikanische Uhrenfabrik sowie die Uhrenfabrik der Gebrüder Junghans. Diese war zur Jahrhundertwende bereits die größte Uhrenfabrik der Welt.

Arbeitsplätze gab es also zur Genüge – doch was es nicht gab, waren Arbeiter. Schramberg selbst zählte im Jahr 1900 gerade mal 8558 Einwohner, und allein Junghans hatte über 1600 Beschäftigte. Was man daher dringend benötigte, waren auswärtige Arbeitskräfte. Dabei setzte die Industrie lieber auf Pendler als auf Gastarbeiter. Die mit der heimatlichen Scholle verbundenen Arbeitskräfte boten gegenüber Zugezogenen handfeste Vorteile: Sie waren treuer und schmissen den Bittel nicht gleich hin, wenn woanders die Arbeitsbedingungen besser wurden. Das wirkte sich günstig auf die Qualität der Produkte aus. Außerdem legten sie weniger Streikbereitschaft an den Tag, was den Industriebossen auch nicht ungelegen kam. Schließlich arbeitete man bis zum Jahr 1895 in den Fabriken 16 Stunden pro Tag. Erst danach sank die Arbeitslast auf 10 Stunden täglich, bei 6 Tagen in der Woche. Selbstverständlich ohne bezahlten Urlaub.

30 Kilometer Fußmarsch bis zur Fabrik. Die Uhrenfabrik Junghans setzte früh auf Arbeiter aus dem Umland: Das waren in der Regel Bauern, die täglich bis zu 30 Kilometer beschwerlichen Marsch über die Berge in Kauf nahmen, um zu ihrem Arbeitsplatz im Schramberger Talkessel zu gelangen, und nach der Arbeit wieder nach Hause gingen. Das war auf die Dauer keine Lösung. Als Grenzort zwischen Württemberg und Baden konnte die aufstrebende Industriestadt jedoch nicht auf die Eisenbahn hoffen. Zwar feierte man 1892 noch mit viel Aufhebens die Eröffnung einer Bahnverbindung, aber das Scheuklappendenken im Herzogtum Baden hatte die Hauptlinie durch den Schwarzwald an Schramberg vorbeigeführt: Ein paar Kilometer Bahnstrecke auf württembergischem Gebiet wollte man nicht riskieren.

Daher gab es für die Industrie in Schramberg lediglich eine Möglichkeit, um die händeringend gesuchten Pendler in die Talstadt zu transportieren: Eine Busverbindung musste her. Da traf es sich gut, dass Württemberg nach Ausrufung des Deutschen Reichs 1871 ganz auf die Industrialisierung setzte. So gab es von staatlicher Seite keine Einwände gegen die Privatinitiative. Überhaupt sollten ja Wirtschaftsförderungsprogramme Arbeit schaffen. Die Abschaffung des Zunftzwangs, die Gewerbefreiheit und das Recht auf Freizügigkeit ermöglichte es den Menschen ohnehin, innerhalb des Königreichs umzuziehen, oder es ganz zu verlassen. Die Geburtsstunde des mobilen Arbeiters stand vor der Tür.

Die erste Fahrt endete noch im Straßengraben. In Schramberg trieb vor allem der Kommerzienrat Erhard Junghans das Projekt „Pendelverkehr“ voran. Im April 1905 erfolgte die erste Probefahrt in einem 12 PS starken Automobilomnibus der Motorwagenengesellschaft Berlin. Die bergige Strecke setzte dem Fahrzeug tüchtig zu, und so endete die erste Fahrt anders als gewünscht,

nämlich im Straßengraben. Schnell war klar, dass der Schwarzwald nur mit starken Motoren zu bewältigen war. Erhards Bruder Arthur, ein genialer Erfinder und Hans-Dampf-in-allen-Gassen auf technischem Gebiet, gehörte zu den ersten Menschen in Deutschland, die mit einem privaten Daimler-Auto unterwegs waren. Schon 1892, also gerade mal zwei Jahre nach Gründung der „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ in Cannstatt, fuhr das Auto von Arthur Junghans durch Schrambergs Straßen.

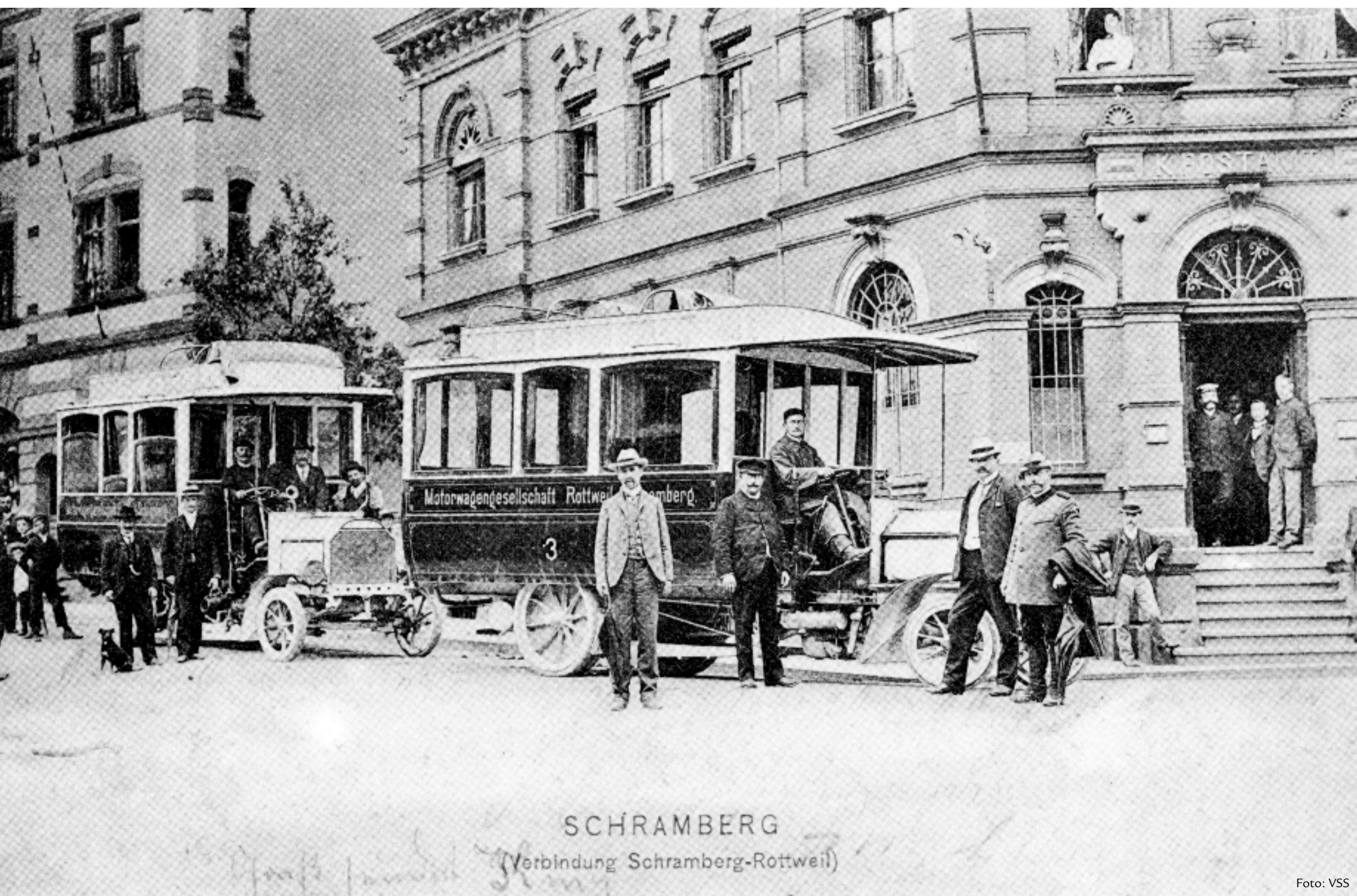
Nebenbei hatte Junghans für Daimler und Maybach die Schneckenlenkung und die Induktionszündung entwickelt, und so war klar, dass von nun an die Motorengesellschaft auf Fahrzeuge aus Cannstatt setzen würde. Diese Autobusse brachten zum Preis von 18 500 Mark 25 PS auf die Räder und boten 16 Sitzplätze – davon neun Raucher- und sieben Nichtraucherplätze. Doch auch die Jungfernfahrt mit dem Daimler-Autobus am 1. Mai 1906 blieb nicht ohne Panne. Starke Schneefälle machten das Unternehmen zur gefährlichen Rutschpartie, und schließlich blieb das Fahrzeug samt Ehrengäste in Zimmern ob Rottweil in einer Schneewehe stecken. Alle Mitfahrenden, darunter Erhard Junghans sowie der Reichstagsabgeordnete und Waffenfabrikant Paul Mauser, griffen zur Schneeschaufel und machten den Bus wieder flott. Da vor 100 Jahren die Schwarzwälder Winter etwas länger dauerten als heute, war der Vierspänner der Rottweiler Pfauenbrauerei häufig gefordert, um den Omnibus aus dem Straßengraben zu ziehen. Das alles konnte den Erfolg des neuen Pendelverkehrs nicht verhindern.

Außer Personen – zum Fahrpreis von 2 Mark – wurden Pakete und Briefe befördert, und schon 1910 konnte als Tochterunternehmen die „Kraftwagenengesellschaft Schramberg-Oberndorf“ ins Leben gerufen werden. In diesem Jahr machte die Gesellschaft auch das erste Mal Gewinn. Rückzahlungen an die kreditgebenden Gemeinden sowie Dividendenausschüttungen an die Aktionäre sprechen vom wirtschaftlichen Erfolg. Nachmals drei Jahre später lösten sich die „Motorwagenengesellschaft Schramberg-Rottweil“ und die „Kraftwagenengesellschaft Schramberg-Oberndorf“ auf. Jetzt übernahm der Staat die Regie auf beiden Strecken.

Fortschritt durch Privatinitiative. Schon zwei Jahre bevor 1881 bei der „Ersten Internationalen Elektrizitäts-Ausstellung“ in Paris die von Sigmund Bergmann und Thomas Alva Edison entwickelten Glühlampen bewundert werden konnten, hatte der Schramberger Industrielle Paul Landenberger seine Fabrikgebäude mit elektrischem Licht ausgestattet. Das Telefon kam kurz nach dem ersten Telefonnetz von Berlin ins Schwarzwaldstädtchen, und mit 2000 Maschinen bei 2 Millionen gefertigten Uhren pro Jahr gehörte Junghans zu den produktivsten Fabriken Deutschlands.

Auch mit der Entscheidung für die Motorwagen war man richtig gelegen. Die Eisenbahn brachte es nie über die Stichstrecke hinaus, und schon 1949 wurde der Personenverkehr wieder eingestellt. Zwar erfuhr die Bahn 1967 noch einmal eine kurze Wiederbelebung, doch im Herbst desselben Jahres tat das Zügle seinen letzten Schnaufer. Die Motorwagenstrecken dagegen expandierten. Parallel zum öffentlichen Verkehrswesen entwickelten sich Privatunternehmen. 1910 gründete der Unternehmer Hans Hayn aus Schramberg den „Arbeiterberufsverkehr“, und unterhielt bald einen der modernsten Autoparks im Königreich Württemberg. Zwar machten sich Motorwagen und Pferdekutschen noch 15 Jahre lang die Straße streitig, doch 1925 war auch damit Schluss: Am 18. Februar fuhr der letzte Mehrspänner von Schramberg ins Nachbarort Lauterbach. Tags darauf wurde die Strecke bereits vom Autobus bedient. Da zählte man in Schramberg bei gerade mal 12 000 Einwohnern bereits ein Busunternehmen, fünf Speditionen und vier Autovermieter.

Dass die rasche Motorisierung und die damit verbundene Mobilität der Industriestadt gut getan hat, ist heute noch zu spüren. Mit 10 000 Arbeitsplätzen auf 22 000 Einwohner gehört Schramberg zu den produktivsten Orten Baden-Württembergs. Einige der Fabriken, die sich vor hundert Jahren für die Einrichtung des Arbeiter-Pendelverkehrs einsetzten, sind auch heute noch technologische Weltmarktführer ihrer Branche. Geändert hat sich allerdings eines: Statt mit dem Omnibus kommt die Mehrzahl der Arbeitnehmer im eigenen Auto zur Arbeit.



SCHRAMBERG
(Verbindung Schramberg-Rottweil)