

zeitlos gültige Rechtsformel hinweist, wenn sie sagt: „Wer das Böse nicht bestraft, ist dem Frommen schadenhaft“. Eine eingemauerte Steinplatte an der Ostseite besagt: „Cent Recht zu Obertheres – Renoviert im Jahr 1723“. Wie diese Inschrift zu verstehen ist, bleibt leider vorerst noch ungewiß, Entweder stand an dieser Stelle schon ein älterer Bau, der nur dem Centgericht diente, und nun vier Jahre nach der Renovation in das neue Rathaus eingegliedert wurde, oder aber der Stein stammt von einem anderen Gebäude und wurde nach dessen Abbruch zur Erinnerung in das Oberthereser Rathaus als neuen Gerichtsort eingemauert. Diese Inschriften sind besonders für den Rechtsgeschichtler interessant und bedürfen einer Klärung und Beschreibung.

Wir beenden die kleine Rundreise zu vier typischen und in ihrer Art jeweils besonders wertvollen Rathäusern in der Hoffnung, für den Leser vielleicht einen Anstoß zur genaueren Betrachtung der ihn umgebenden Bauten gegeben zu haben, damit er Vergleiche ziehen kann und das Werden und die verschiedenen Funktionen besser versteht.

Edmund Josef Rauch

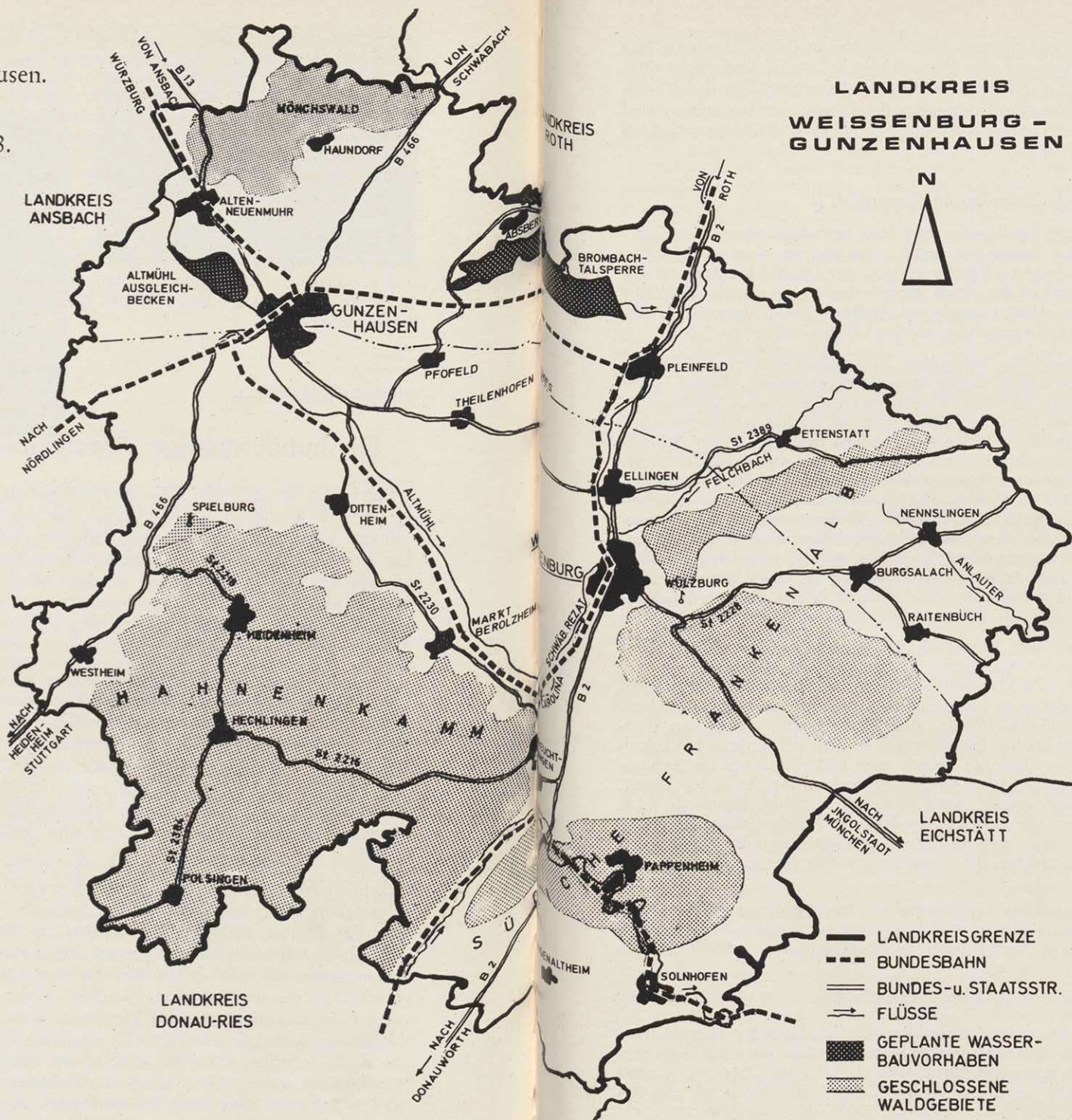
Die hundertjährige „Preußenbahn“ im Bayernland

Bereits im Januar 1866 hatte das Königreich Bayern einen Eisenbahn-Bauvertrag mit Kurhessen abgeschlossen, der die Maintalstrecke bei Gemünden mit der Kinzigtalstrecke bei Orb verbinden sollte. Bayern hatte das größere Interesse an der Schaffung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung, indem das abgelegene Sinntal erschlossen werden sollte samt dem Orber Bezirk, der noch ganz zu Bayern gehörte. Dieses Projekt bereitete jedoch einige Schwierigkeiten, da entweder der Umweg über den Joßgrund hätte gewählt oder der Höhenrücken bei Aura hätte überwunden werden müssen.

Es wurde daher gleichzeitig die kürzere Strecke von Partenstein durch das Lohrtal nach Gelnhausen projektiert. Unterdessen brach der deutsche Bruderkrieg von 1866 aus. Bayern verlor außer dem Bezirksamt Gersfeld auch den Landgerichtsbezirk Orb, der zum Bezirksamt Gemünden gehört hatte. Ferner wurde ganz Oberhessen von Preußen annektiert; die bayerische Staatskasse war erschöpft infolge der Kriegskosten und der 30 Mill. Gulden Entschädigungsforderungen Preußens. Alle Bahnbaupläne Bayerns waren damit zunichte gemacht, ebenso wie die von hessischer Seite.

Doch schon bald ergriff die preußische Regierung die Initiative, Ministerpräsident Fürst Bismarck wollte die Vormachtstellung Preußens endgültig sicherstellen. Um auch Frankreich zu besiegen, mußte ein Bündnis mit Bayern und den übrigen süddeutschen Staaten geschlossen werden, unter denen Baden als der treueste Bundesgenosse Preußens galt. Über bayerisches Gebiet sollte daher möglichst rasch eine Bahnverbindung von Preußen nach Baden geschaffen werden auf dem kürzesten Weg, nämlich durch den Sinnggrund über Lohr mainabwärts nach Wertheim. Von dort aus dampften bereits die badischen Bahnzüge südwärts. Gemünden sollte etwas abseits liegen bleiben, da in Berlin einer direkten Verbindung nach Würzburg weniger Bedeutung zugemessen wurde. Über einen in Richtung Langenprozelten vorgesehenen neuen Bahnhof hätte man übrigens auch nach Würzburg und weiter durch Bayern gelangen können, wenn auch der Knotenpunkt in Lohr entstehen sollte.

Der Großlandkreis
Weißenburg-Gunzenhausen.
Zur Erinnerung an die
Bundesstudienfahrt 1973.



Zeichnung:
Kreisplanungsstelle
Weißenburg-Gunzenhausen

Während im Jahre 1868 auf der seit Oktober 1854 in Betrieb befindlichen Strecke Würzburg-Aschaffenburg der Bau eines zweiten Gleises vorbereitet wurde, trieb Preußen auch das Projekt einer Eisenbahn von Elm durch den Sinngrund voran. Obwohl es eine preußische Staatsbahn werden sollte, wurde das verarmte Bayern mit einem Kostenanteil von 3422 Millionen Gulden herangezogen.

Eine Menscheninvasion beim Bahnbau im Sinngrund.

Nachdem der Bahnbaupact mit Preußen im Herbst 1868 abgeschlossen war, wurde sogleich in Gemünden eine Bausektion gebildet, die als erstes ein größeres Gebäude zur Unterbringung erkrankter Bahnbauarbeiter am Distriktskrankenhaus erwarb. Der Bahnbau sollte nämlich mit einem ganzen Heer von Arbeitern möglichst rasch vorangetrieben werden, damit er noch vor Ausbruch des Krieges mit Frankreich fertiggestellt und in Betrieb genommen werden könnte.

Arbeiter brauchten keine geworben zu werden. Es drängten sich schon Einheimische reichlich zu einem Arbeitsplatz. Auch aus anderen deutschen Ländern, sogar aus Österreich und Tirol kamen sie haufenweise herbei und es wurden Bedingungen und Erschwernisse gestellt vor ihrer Einstellung. Wer kein gutes Leumundszeugnis vorweisen konnte, wurde abgewiesen. Nichtbayern mußten zusätzlich zu der Aufnahmekarte, die von der Eisenbahnsektion zu erwerben war, auch von jeder Gemeinde, in deren Bereich die Arbeiter eingesetzt wurden, Aufenthaltskarten mit genauen Angaben über die Personalien beschaffen. Die Gemeindebehörden wurden aufgerufen, die Arbeiter besonders außerhalb ihrer Beschäftigungszeit zu überwachen. Auch zahlreiche Frauen suchten Arbeit beim Bahnbau. Daher wurden die Ortsvorsteher angewiesen, ledigen Weibspersonen, die Kinder mitbrachten, den Aufenthalt zu verweigern. Nur verpflichtete Arbeiter durften Kinder bei sich haben unter der Voraussetzung, daß sie diese zur Schule schickten und das gesetzliche Schulgeld bezahlten.

Im Januar 1869 wurde mit dem Tunnelbau bei Obersinn begonnen. Dort allein sollten etwa 1000 Arbeiter beschäftigt werden. Als bald stellten sich aber ernste Verpflegungsschwierigkeiten ein. Die Gemeinde Obersinn hatte zwar rechtzeitig einen Antrag eingereicht auf Genehmigung einer Kantenwirtschaft in einem Blockhaus an der preußischen Grenze. Der Ortsbürger Adolf Röhrig erhielt auch den Wirtschaftsbetrieb genehmigt. Die Kantine hatte er selbst zu erstellen. Er brauchte jedoch zu lange zur Fertigstellung der Hütte. Er konnte auch nicht die benötigten Lebensmittel und Getränke beibringen. Frisches Brot zu verkaufen, war übrigens verboten. Es mußte wenigstens drei Tage alt sein. Auch sonst gab es allerlei Vorschriften für Verpflegung und Beherbergung der Arbeiter, die samt einer Preistafel an der unfertigen Hütte angeschlagen wurden. Noch im Juli gab es Klagen, weil die Arbeiter sich mit Wassertrinken begnügen mußten; davor wurden sie aber gewarnt wegen Krankheitsgefahr.

Ende Juli reichte die Bahnsektion beim Bezirksamt Gemünden um die Genehmigung von neun weiteren Marktendereien im Sinngrund ein, da auch am Tunnelbau bei Rieneck und auf der ganzen Strecke geschantzt werden sollte.

Aufruhr, Tanzverbote und Schlägereien, Unglücksfälle.

Als unter den Arbeitern wegen der schlechten Verpflegung beim Tunnelbau an der preußischen Grenze ein förmlicher Aufruhr ausgebrochen war, wurde im August die vernachlässigte Marktenderei einem anderen Wirt aus Obersinn, namens Joseph Rungeldier, übertragen, auch eine weitere Schankstätte wurde für die Arbeiter errichtet, die einem Oberpfälzer, Michael Karl aus Thannmünster, übergeben wurde. Einheimischen wurden die übrigen an der Strecke errichteten Marke-

tendereien lizenziert; jene mußten gute Leumundszeugnisse haben. Wegen vorgefallener Exzesse wurden fünf Arbeiter aus Preußen entlassen. Gefürchtet waren aber noch 130-140 Bauarbeiter aus Ober- und Niederbayern, aus der Oberpfalz, aus Tirol und Italien. Die Bevölkerung wurde wiederholt zu friedlichem Verhalten den Arbeitern gegenüber aufgerufen und für die Kirchweihitage erwirkte der Stationskommandant ein Tanzmusikverbot. Schnaps durften die Wirte nur früh in kleinen Mengen abgeben, während der Arbeitszeit mußten sie ihre Buden geschlossen halten. Schon Ende August 1869 gab auch Martin Wirthmann von Schaippach seine Marketenderei wieder auf wegen zu großer Schwierigkeiten. Die Marketenderei wurde einem Österreicher, Hermann Zeitler, für 300 Gulden jährlich übertragen.

Obwohl zur Kirchweih Polizisten nach Obersinn geschickt worden waren, gab es Schlägerei und die Rohheiten nahmen zu. Dem Gastwirt Schmitt im Langenthal bei Burgsinn wurden nicht geringe Schäden angerichtet, wobei es zwei Verletzte gab. Als am 19. Januar 1870 ein Vereinsball in der Wirtschaft Hart in Burgsinn veranstaltet wurde, bedrohten Arbeiter alle Einwohner, zerschlugen die Gläser, Stühle und Bänke der Wirtschaft samt den Fenstern im Saal. Drei Arbeiter, eine Frau und ein Rienecker Bursche wurden verwundet, ohne, daß man der Täter habhaft werden konnte. Der Winter 1869/70 war sehr regenreich. Es kam im Januar zu verschiedenen Erdrutschen, wobei zehn Arbeiter verunglückten. Gleich darauf gab es nochmal eine schwere Schlägerei in der Knüttelschen Wirtschaft in Obersinn. Alle Tanzmusiken und Vereinsbälle wurden nun in sämtlichen Sinnthalgemeinden verboten.

Mitte Juni 1870 wurde in Mittelsinn eine Demonstration gegen Eisenbahnarbeiter inszeniert mit nächtlichem Auflauf, wobei sich auch 30-40 Schulkinder mit Rohheiten und Brüllgesang beteiligt haben sollen. Gendarmen zersireuten die Kinder; die Eltern wurden bestraft. Im Juli entstand noch auf freiem Feld zwischen Mittel- und Obersinn ein schwerer Exzess durch Zusammenrotten von mehreren hundert Personen, die lärmten und stritten, anscheinend wegen angerichteter Beschädigungen an den Feldern und Wiesen durch Bauarbeiter und widerrechtliche Ausgrabungen von Sand auf Privateigentum. Auch die Distriktsstraße war durch Abgraben der Böschung beschädigt.

Der Krieg brachte Ruhe und Stillstand im Sinngrund.

Als im August 1870 der Krieg ausgebrochen war, zogen die Bauarbeiter im Sinngrund sogleich zum größten Teil ab. Auch die, die nicht zu den Waffen einberufen wurden, entfernten sich bald und die Bahnbauarbeiten kamen zum Stillstand. Nun wurde Klage geführt über fremde Weiber mit Kindern, die beschäftigungslos zurückgeblieben waren, weil sie Eigentum und Feldfrüchte der Ortsbewohner gefährdeten und angeblich ihren Unterhalt mit Diebstählen bestritten. Der Krieg war kaum zu Ende, da begann am 12. Juni 1871 der Bahnbau wieder mit männlichen und weiblichen Arbeitern. Es war inzwischen endlich auch die Bahnhofsfrage zum Anschluß an die Hauptstrecke entschieden worden zugunsten von Gemünden. „Der alte Bahnhof bleibt“, hieß es, „er wird aber preußisch, als Endstation für die Preußenbahn und noch weiter droben gegen Wernfeld zu wird noch ein Bahnhof gebaut, der bayerisch bleiben darf“. Dann hatte Gemünden einige Zeitlang gleich zwei Bahnhöfe, bis endlich der bayerische blieb.

Bei Wiederbeginn der Bauarbeiten im Sommer 1871 traute man dem Landfrieden noch nicht. Es wurden darum erneut auf ein Jahr alle Tanzmusiken für Gemünden und die umliegenden Orte Wernfeld, Seyfriedsburg und Schaippach verboten. Doch jetzt wirkte sich die Arbeiterinvasion nicht so unheilvoll aus, wie vor dem Krieg im Sinngrund, wo sogar an Sonntagen geschant worden war.

Einige Schwierigkeiten bereitete noch der Brückenbau über die Saale. Als ein Brückenhogen beinahe fertiggestellt war, stürzte er am 5. Oktober plötzlich zusammen und das schwere Steinmaterial versperrte die Schifffahrt in der Saale, die da-

mals noch täglich von Schiffen befahren wurde. Zum Glück waren nur zwei Mann auf dem Brückengerüst, das unter lautem Krachen mit einstürzte. Sie konnten sich noch in Sicherheit bringen. Die Sandsteinbrücke wurde im Laufe des Winters neu aufgebaut. Starke Regenfälle im März verursachten jedoch wieder Senkungen des Gleises, nachdem am 2. März bereits der erste Probezug von Elm in Gemünden angekommen war. Nun mußten erneut Bautrupps eingesetzt werden zur Ausbesserung der teilweise zerstörten Bahnstrecke. Diese sollte am 1. Mai eröffnet werden, was sich um fünf Tage verzögerte. Am Montag, 6. Mai, früh gegen 9 Uhr, dampfte der erste Zug in Gemünden ab nach Preußen. Täglich wurde die neue Strecke nun mit je vier Personenzügen in beiden Richtungen befahren. Die Sinngrundbewohner hatten Ruhe vor der Arbeiterinvasion. Sie waren zufrieden mit ihrer Preußenbahn und schätzten sich glücklich, endlich den Anschluß an die große Welt erlangt zu haben.

Quellen: Staatsarchiv Würzburg, LA Gemünden, Akt Nr. 853-855 und Zeitungsmeldungen „Fränk. Volksblatt“ u. „Lohrer Anzeiger“ Jahrgänge 1868-72.

Dieter Böhm

Erde aus Müll – auch in Franken

Die Schweinfurter Müllkompostanlage

Der „Spiegel“ klagte: „Verdreifacht hat sich innerhalb weniger Jahre das Volumen der Abfälle in der Bundesrepublik. Dabei gibt es für etwa zwei Drittel der Bundesbürger noch keine geeigneten Müllaufbereitungs- und Beseitigungsanlagen“. In Bayern landet gar der Abfall von drei Vierteln aller Einwohner auf etwa 5000 Müllplätzen. Für 186 Gemeinden geht man allerdings einen Schritt weiter. Meist wird der Müll verbrannt,

in Franken etwa in Nürnberg und Zirndorf. Seltener ist die Müllkompostierung. Sie wird in Bayern nur zweimal angewandt: in Geiselbullach/Obb. und in Schweinfurt/Ufr. Über eine Müllkompostanlage in Blaubeuren bei Ulm wurde in Presse und Fernsehen viel berichtet. Aber auch die Anlage in Schweinfurt ist es wert, über einen engeren Kreis hinaus bekannt zu werden.

Die Verarbeitung des Mülls

Das aus dem Mülltransportwagen entleerte Material läuft auf einem Band in eine Müllraspel. Dort werden nicht verwertbare Bestandteile wie Steine, Holzstücke und anderes Abfallgut aussortiert. Dabei wird der Müll gleichzeitig zerkleinert. Nun läuft er an einem Magnetabscheider vorbei. Metallteile fallen scheppernd in eine Lore, Abnehmer sind die Stahlwerke. In einer weiteren Station wird Glas aussortiert. Das gelingt, wenn man den Müll gegen eine Wand prallen läßt. Weil Glas weiter zurückspringt, sondert es sich aus. In der Restmenge sind nur noch 10% unverwertbare Bestandteile enthalten.

Nun wird dem Müll gefilterter Klärschlamm zugesetzt, den man aus Abwäs-

sern gewinnt. Klärschlamm ist sehr nährstoffreich, läßt sich aber allein schlecht verkaufen, weil er schwer und in nassem Zustand schmierig ist. In Schweinfurt steht die Kläranlage gleich neben dem Kompostwerk, die Zufuhr ist dadurch einfach. Das Schlamm-Müll-Gemisch preßt man mit 30 atü zu Ziegeln.

Nun beginnt ein Vorgang, der einem Laien wie Zauberei anmutet. In einem Trockenraum erhitzen sich die gestapelten Ziegel selbsttätig innerhalb von 24 Stunden auf 70° C. Diese Temperatur behalten sie 6 bis 8 Tage bei. Durch die langdauernden hohen Temperaturen werden mit Sicherheit alle Krankheitskeime abgetötet. Untersuchungen der Universität Gießen zeigten, daß eine absolute Ent-