



Straßenbaumuseum, im Hintergrund alte Dampfwalze

Foto: K. Schmitt

Ulrike Schömig

Ein Stück Straßenbaugeschichte

Straßenbaumuseum in Waldbüttelbrunn

Alte Wegweiser, Ampelanlagen und das Dach einer Dampfwalze lugen hinter Hecken und Zäunen hervor, wenn man über die B 8 nach Waldbüttelbrunn kommt – erste Hinweise auf ein ungewöhnliches Museum. Hier, wo einst eine Straßenbaumeisterei des Straßenbauamtes Würzburg in einem Bauernhof untergebracht war, dokumentiert nun eine Ausstellung den Wandel der Technik im Straßenbau.

Begonnen hat das Unternehmen mit einigen wenigen Stücken aus vergangenen Zeiten, die die Straßenmeisterei Würzburg noch aufgehoben hatte und auch der Öffentlichkeit präsentieren wollte. Mit Unterstützung vom Landbauamt und zahlreicher Firmen sind viele Exponate aus ganz

Deutschland dazugekommen, so daß am 25. März 1982 eine reichhaltige Ausstellung eröffnet werden konnte, die inzwischen große Resonanz weit über Mainfranken hinaus findet. Das in dieser Form einmalige Museum zieht sowohl Besucher vom Fach als auch viele interessierte Laien an. Und es hat sich mittlerweile herumgesprochen, daß in Waldbüttelbrunn eine interessante Sammlung entstanden ist, der immer mehr Firmen ausrangierte Maschinen stiften und damit zur Vervollständigung der Dokumentation beitragen.

Großen Anteil an der Planung und Gestaltung hat *Leitender Baudirektor Wolfgang Meyer-Spelbrink*, Leiter des Straßenbauamtes Würzburg. Mit viel Engagement



Meilenbank

Foto: K. Schmidt

hat er mit seinen Mitarbeitern in der Freizeit alte Maschinen entrostet, geputzt und gestrichen, um die ausgedienten Arbeitsgeräte in ansehnliche Ausstellungsstücke zu verwandeln. *Alle Maschinen im Straßenbaumuseum sind wieder betriebsbereit*, berichtet Wolfgang Meyer-Spelbrink über das Ergebnis der Arbeit. *Manche Firmen erkennen ihre gestifteten Geräte zum Teil gar nicht wieder oder bereuen gar ein wenig, daß sie eigentlich noch einsatzfähige Maschinen für die Ausstellung hergegeben haben.*

Vom Seilbagger bis zur Teermaschine

So lädt eine bunte Ansammlung von Straßenbaumaschinen, auf dem großen Hof fein säuberlich in Reih und Glied aufgestellt, zum Betrachten ein. Und sicher nicht nur die Kinder bekommen dabei Lust, in die Führerhäuschen oder auf die Räder zu klettern. Hinweisschilder geben detailliert Auskunft über jedes Gerät: Bezeichnung, Baujahr, Leistung und Stifter sind da aufgelistet. Und jede der ausgestellten Maschinen hat eine Geschichte. Das noch

von Pferden gezogene Wasserfaß zum Beispiel. 1952 gebaut – jetzt leuchtend orange bemalt –, kam es mit völlig kaputten Holzrädern in das Straßenbaumuseum. Obwohl es heute keinen Wagner mehr gibt, fand sich unter den Mitarbeitern doch jemand, der das alte Handwerk noch beherrscht und für das Wasserfaß neue Räder alter Art – aus Holz mit Eisenbereifung – baute.

Alle Straßenbaugeräte sind noch einsatzfähig

Oder die Schmiedag-Planier-Kleinraupe, Baujahr 1954, 12 PS. Sie wurde völlig verrostet und unbrauchbar nach Waldbüttelbrunn gebracht. Heute ist sie wieder ansehnlich und könnte jederzeit eingesetzt werden.

Der Baustellenwagen wurde zwar schon vor sechzig Jahren – 1926 – hergestellt, war aber noch vor drei Jahren auf einer Autobahnbaustelle im Einsatz, bevor er dem Museum zur Verfügung stand. Massiv gebaut und grün gestrichen, mit Vollgummireifen ausgestattet, bot er den Bauarbeitern viel Platz und brachte mit seinen

verzierten Fensterläden an der Rückseite sogar ein wenig Gemütlichkeit in die von Technik geprägte Eintönigkeit einer Baustelle.

Ein weiterer Schwerpunkt der Ausstellung sind Walzen. In diesen Bereich gehört auch das Prunkstück des Museums, die Dampfwalze von 1928, die man gleich am Eingang sieht. Andere Walzenmodelle unterschiedlicher Jahrgänge und Gewichte vervollständigen die Sammlung.

Eine Reihe schwarzer Teermaschinen läßt die Entwicklung der Technik auf diesem Feld erkennen. Das Teereinspritzgerät der Firma Koenig & Bauer aus den zwanziger Jahren ist noch mit einer Handkurbelpumpe ausgestattet, die den Teer aus dem schwarzen, eingebauten Faß pumpt. Immer kompakter wurden dann die Teermaschinen in den folgenden Jahrzehnten, und auch die Heizstoffe änderten sich: nach Holz wurde später Kohle und dann Öl verwendet.

Pläne hat man noch mit der alten Feldbahnlok aus Bad Mergentheim, die, mit passenden Loren aus Kitzingen versehen, auf einem Gleisstück etwas am Rande steht. Die Lok, die 1947 gebaut und mit einem Diesellaggregat ausgestattet wurde, ist ein Modell, das vor dem Zweiten Weltkrieg für den Straßenbau verwendet und nach dem Krieg nachgebaut wurde, als man solche Loks zum Wegschaffen der Trümmer brauchte. *Ich habe noch genügend Gleise vorrätig. Vielleicht werden wir die Bahn einmal für Kinder rund um das Museums-gelände laufen lassen*, überlegt Wolfgang Meyer-Spelbrink.

Ergänzt wird die Maschinenausstellung durch die Winterdienstgeräte verschiedener Art. Vor allem der große keilförmige Holzpflug erregt Aufmerksamkeit, der am hinteren Ende auf die jeweilige Straßenbreite einstellbar ist und bis 1955 beim Schneeräumen im Einsatz war.

Verkehrsführung unter historischen und technischen Aspekten

In einer anderen Ecke des Geländes inmitten von Büschen und angelegten Wegen sind kleinere Stücke ausgestellt: Wegweiser,

zum Teil noch durch aufgedruckte Firmenwerbung finanziert. Obelisk aus Kalksandstein, die als Meilensteine benutzt werden, Meilenbänke, die im Abstand von eineinhalb Meilen zur Rast einluden, Grenzsteine des Königreiches Bayern, Ampelanlagen und eine Sammlung von Leitpfostensystemen zeigen, wie sich die Verkehrsführung im Laufe der Zeit verändert hat.

Stolz ist man auf ein Stück der alten Reichsstraße vom Anfang des 19. Jahrhunderts, das man unter der Straße 2271 bei Enheim gefunden hat. Die Pflastersteine wurden markiert und im Freigelände des Straßenbaumuseums wieder zusammengesetzt.



Wegweiser

Foto: K. Schmidt

Durch historisches Alter zeichnen sich noch andere Stücke des Museums aus, so die Wasserrinne aus Sandstein, die im Ochsenfurter Raum gefunden wurde und dem letzten Jahrhundert zugeordnet wird, oder die 150 Jahre alte Sandsteinwalze aus dem

Spessart, die bis auf den inzwischen erneuerten Holzhebel original erhalten ist.

Viele Mühe hat man sich gegeben, um auch Laien die Technik verschiedener Straßenbefestigungen deutlich zu machen. Einstreudecken, geschlämmte und ungeschlämmte Schotterlagen, geköpfte und ungeköpfte Packlagen, Pflasterarbeiten und schließlich die verschiedenen Teerlagen im modernen Straßenbau machen – in die einzelnen Schichten aufgetrennt – den Aufbau der Straßen gut einsehbar.

Historische Dokumente und Illustrationen

Neben dem großen Freigelände gehört auch ein kleiner Raum zum Waldbüttelbrunner Straßenbaumuseum, in dem alte und moderne Handwerkzeuge für den Straßenbau sowie Modelle einiger wichtiger Straßenbauten in Würzburg ausgestellt sind. Dokumente aus Zeitungen des 19. Jahrhunderts und zahlreiche Vorschriften-sammlungen zeigen Straßenbauverordnun-

gen und Bestimmungen zur Nutzung der Wege. Reichhaltiges Bildmaterial schließlich illustriert den Straßenbau vergangener Jahrzehnte.

Das Museum hat viel Anklang gefunden. Nachahmungsversuche blieben jedoch auf Sammlungen von Dokumenten und Klein-geräten zum Beispiel in Wasserburg am Inn oder bei Kaiserslautern beschränkt, die in ihrer Vollständigkeit und Vielfältigkeit dem Waldbüttelbrunner Vorbild nicht gleichkommen. Im Würzburger Straßenbaumuseum wird zur Zeit an einem Prospektentwurf für das Straßenbaumuseum gearbeitet, der den Besuchern mehr Informationen bieten soll.

Das Straßenbaumuseum ist von April bis Ende Oktober werktags von 8 Uhr bis 16.15 Uhr und am ersten Sonntag jeden Monats sowie an allen Feiertagen von 14 Uhr bis 16.30 Uhr geöffnet.

Ulrike Schömig, Münzstraße 2, 8700 Würzburg.
Dieser Beitrag war in Heft 42/1986 der Zeitschrift "Würzburg – heute" veröffentlicht.

Volker Erhard

Wiesentheider Spiegelkabinett in Berliner Museum

Ein Prunkstück nicht nur fränkischer, sondern auch deutscher Möbelkunst des 18. Jahrhunderts – das Spiegelkabinett des Wiesentheider Schlosses – wird seit wenigen Monaten erstmals einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Allerdings nicht in der unterfränkischen Heimat des Kunstwerkes, sondern im ungefähr 500 km entfernten Berlin, genauer gesagt, im dortigen Neubau des Kunstgewerbemuseums am Kemperplatz.

Der Weg dorthin war für die von 1724 – 1725 vom fränkischen Kunstschreiner und Instrumentenbauer Johann Georg Neßtfell für den Grafen Schönborn geschaffene Vertäfelung (Boiserie) lang und strapaziös. Nachdem das Getäfel im Zuge einer größeren Renovierung Wiesentheids im späten 19. Jahrhundert, der auch noch andere

Arbeiten Neßtfells im Schloß zum Opfer fielen, aus dem Gebäude der Grafen von Schönborn entfernt und nach Österreich verkauft worden war, wurde es in ein Palais in Wien eingebaut. Durch damals vorgenommene Beschneidungen und Hinzufügungen wurde das Kunstwerk nach Angaben der *Staatlichen Museen Preussischer Kulturbesitz* (Berlin) allerdings stark verändert. 1943 kaufte dann das Berliner Kunstgewerbemuseum die ehemalige Wiesentheider Wandvertäfelung als eine ihrer letzten Erwerbungen vor dem Ende des 2. Weltkrieges auf. Als die Boiserie 1971 schließlich nach Berlin überführt worden war, begannen lange und aufwendige Rekonstruktionsarbeiten, die notwendig waren, weil genaue Unterlagen über die ursprüngliche Anordnung der Täfelung größtenteils