Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte

geschrieben von Max Direktor | 12. August 2025

Sandizell – eine kleine Ortsgeschichte

Sandizell – wegen des Schlosses und vieler Events weit und breit bekannt – kann auf eine sehr lange Geschichte zurückblicken.

Unsere Homepage hat Beiträge zu Mühlried und Hörzhausen veröffentlicht, die auf außerordentlich großes Interesse gestoßen sind.

Deswegen haben wir uns entschlossen, auch die Sandizeller Geschichte hier zu präsentieren. In der Vorplanung der 125-Jahr-Feier der Freiwilligen Feuerwehr hatte ich zugesagt, ausführliche Artikel zur Ortsgeschichte und zur Feuerwehrgeschichte für die Festschrift beizutragen – ehrenamtlich, ohne Honorar, einfach weil mich Ortsgeschichte in unserem Landkreis interessiert.

Herausgekommen sind zwei größere Beiträge, einer zur Ortsgeschichte von Sandizell, einer zur Feuerwehrgeschichte.

Der Beitrag zur Ortsgeschichte „Sandizell im Wandel der Zeit“ geht weit über den Umfang herkömmlicher Ortschroniken in Vereinsfestschriften hinaus, es wurden seinerzeit umfangreiche Recherchen angestellt, er ist – von einigen kleinen möglichen Nachträgen abgesehen – auch heute noch aktuell.

Ich besitze das Urheberrecht für diesen Beitrag und gebe ihn zur Nutzung frei, in der gleichen Weise, wie wir andere Texte freigeben, also zur privaten, nicht zur kommerziellen Nutzung.

Der Beitrag zur Feuerwehrgeschichte wird folgen.

Wir bringen den Text als PDF hier.

Der Download über PC oder Tablet bringt manchmal Fehlermeldung, wir versuchen die Ursache zu finden. Download per Smartphone offensichtlich kein Problem.

Vorträge bei den Heimatforschern im Herbst

Wilhelm Liebhart und Andreas Nerlich werden ihre Forschungsergebnisse zur Geschichte des Hauses Sandizell im Rahmen des Stammtisches der Heimatforscher Schrobenhausener Land in Lampertshofen präsentieren:

- Wilhelm Liebhart: Die Geschichte von Sandizell, Teil I (17. Okt. 2025)
- Andreas Nerlich: Die Geschichte von Sandizell, Teil II (7. Nov. 2025)

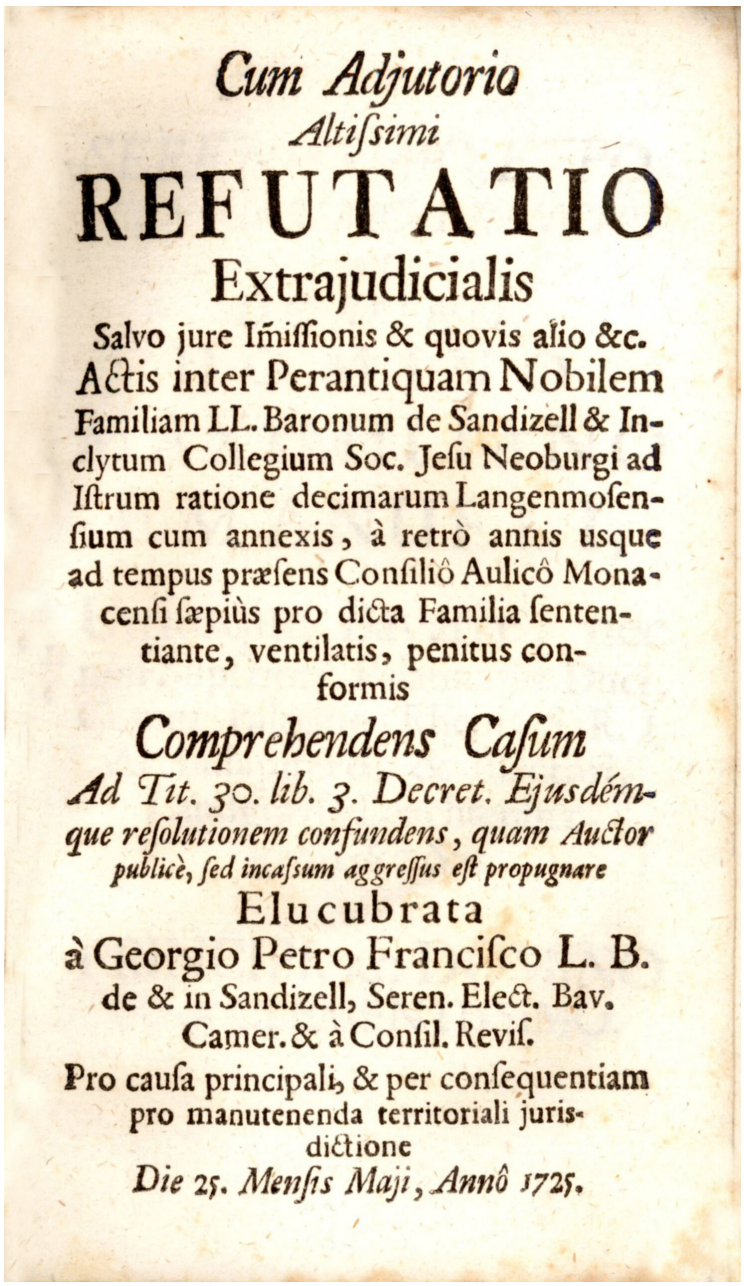
Nähere Informationen über diese Vorträge unter

Familien- und Heimatforscher – offener Stammtisch für alle – Paardon: Geschichte und Kultur zwischen Paar und Donau

Alte Publikationen zur Sandizeller Geschichte

Es gibt eine Reihe von Publikationem, die inzwischen digital recherchiert werden können. Für unsere Region interessant die Streitsache zwischen den Freiherrn von Sandizell und den Jesuiten in Neuburg wegen der Zehenten in Langenmosen. Eine kurze

Übersicht finden Sie auf unserer Homepage, nämlich hier.



Cum Adjutorio
Altiſsimi

REFUTATIO
Extrajudicialis

Salvo jure Imiſſionis & quovis alio &c.
Actis inter Perantiquam Nobilem Familiam LL. Baronum de Sandizell & Inclytum Collegium Soc. Jeſu Neoburgi ad Iſtrum ratione decimarum Langenmoſenſium cum annexis, à retrò annis usque ad tempus præſens Conſiliô Aulicô Monacenſi ſæpiùs pro dicta Familia ſententiante, ventilatis, penitus conformis

Comprehendens Caſum
Ad Tit. 30. lib. 3. Decret. Ejusdémque reſolutionem confundens, quam Auctor publicè, ſed incaſsum aggreſſus eſt propugnare

Elucubrata
à Georgio Petro Franciſco L. B. de & in Sandizell, Seren. Elect. Bav. Camer. & à Conſil. Reviſ.

Pro cauſa principali, & per conſequentiam pro manutenenda territoriali jurisdictione

Die 25. Menſis Maji, Annô 1725.

Lateinische Publikation in der Streitsache zwischen den Freiherrn von Sandizell und den Jesuiten in Neuburg wegen der Zehenten in Langenmosen, 1725

Vor 50 Jahren drohte der Paartalbahn die Stilllegung

geschrieben von Benno Bickel | 12. August 2025

Am 15. Mai 2025 jährte sich die Eröffnung der Paartalbahn zum 150. Mal. Die Strecke präsentiert sich als leistungsfähige Regionalbahn: Stundentakt Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt, 30-Minuten-Takt Augsburg – Aichach, 15-Minuten-Takt Augsburg – Friedberg. Noch nie gab es auf der Paartalbahn so viele Züge wie im Jubiläumsjahr. Noch nie fuhren so viele Reisende wie heute.

Zug der Paartalbahn im Bahnhof Schrobenhausen der frühen 1980er Jahre (Foto: Bickel)

Das sah schon einmal ganz anders aus. Nur noch ältere Schrobenhauener erinnern sich daran, dass die einstige Deutsche Bundesbahn die Paartalbahn schon einmal stilllegen wollte. Fast 50 Jahre ist es her, dass sich dunkle Wolken über der Strecke zusammenballten. Bundesbahn-Vorstand und Verkehrspolitik hatten 1976 das Konzept eines „betriebswirtschaftlich optimalen Netzes“ ausgeheckt, und diesem sollten auch die Personenzüge auf der Paartalbahn zum Opfer fallen. Der Güterverkehr, der damals noch als wirtschaftlich galt, sollte dagegen bleiben.

In Schrobenhausen brach ein Sturm der Empörung los: Kommunale Gremien, politische Parteien, Vertreter von Industrie und Handel, Gewerkschaften und viele Bürger, die ihren Namen auf Unterschriftslisten zum Erhalt der Bahn setzten, meldeten massiven Protest an. Ganz besonders deutlich wurde Landrat Walter Asam (1926-2002): „Der Bundesbahn fällt jeden Tag eine andere Dummheit ein!“ echauffierte sich der langjährige Landkreis-Chef im Januar 1979 in öffentlicher Sitzung. Alfons Thoma (1917-2011), Präsident der Bundesbahndirektion München, war sehr beleidigt. Worauf denn diese „dem Unternehmen Bundesbahn abträgliche Äußerung“ zurückzuführen sei, wollte der oberste bayerische Eisenbahner wissen. Landrat Asam dachte gar nicht daran einzuknicken. „Leider muß ich im Hinblick auf meine Enttäuschung über die Pläne der Deutschen Bundesbahn (Streckenstillegung) auch heute noch zu der von mir geäußerten Bemekung stehen“, schrieb der Landrat zurück nach München. Überdies werde sein Standpunkt von „allen Kommunalpolitikern“ mitgetragen.

Blättert man heute in alten Ausgaben der Schrobenhausener Zeitung, so erzählen allein schon die Titel der mehr als 60 Berichte und Kommentare, die zwischen 1976 und 1979 zum Thema Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Paartalbahn erschienen, eine beredte Geschichte zwischen Hoffen und Bangen, Protest und Resignation. Eine kleine Auswahl:

- „Über 1000 Pendler melden Protest an“
- „Wir fahren mit der Bahn und wollen mit der Bahn fahren“
- „Pläne der Bundesbahn gefährden die Entwicklung Schrobenhausens“
- „Gegen die Pläne der Bundesbahn wurde viel Dampf abgelassen“
- „JU und Landjugend wenden sich gegen die Reisezugerverlagerung“
- „Busse können den Bahnverkehr niemals ersetzen“
- „Industrie und Handelskammer für den Personenzugverkehr“.

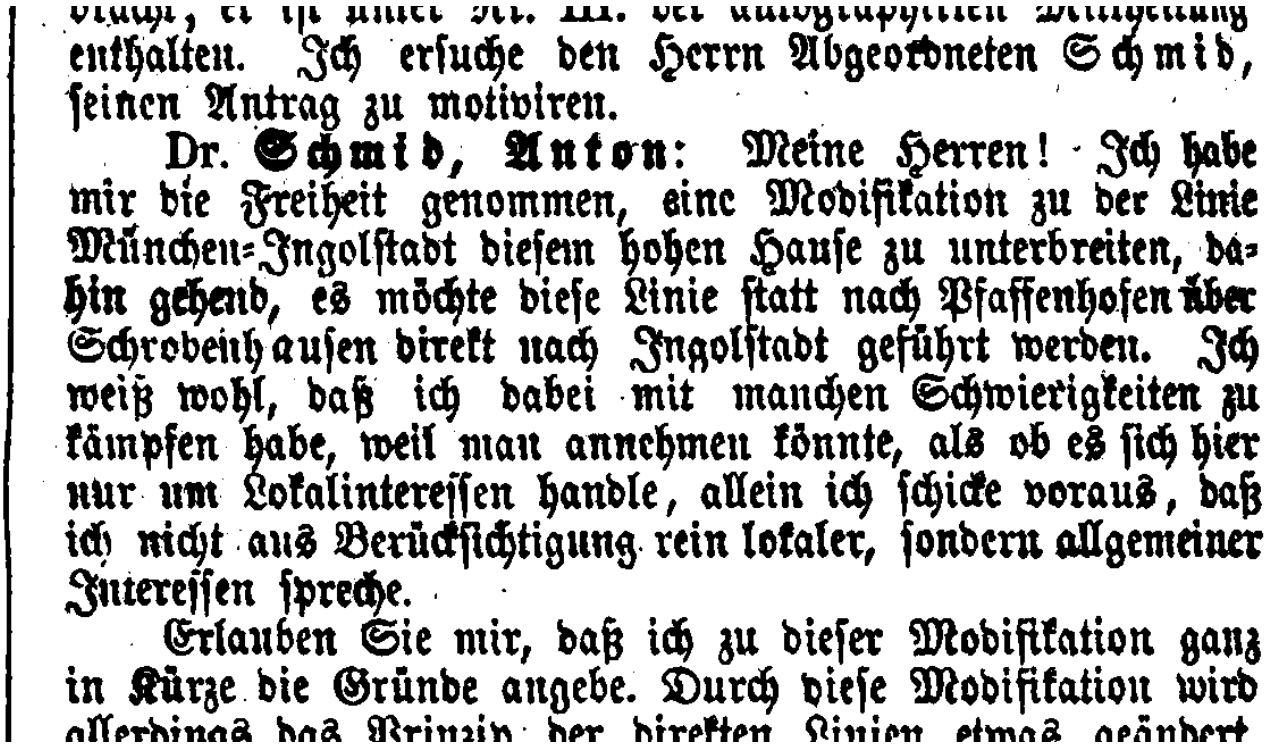
Nach drei Jahren, im Herbst 1979 war die Schlacht gewonnen. Eine ganze Reihe anderer Bahnstrecken in Bayern verloren den Personenverkehr uns sind heute zur Gänze stillgelegt. Die Personenzüge auf der Paartabahn blieben erhalten. Doch der Hader mit der Bahn begann aber bald auf’s Neue: Immer mehr Stationen wurden geschlossen, so etwa Hörzhausen, Edelshausen und Niederarnbach. Diese „Salami-Taktik“ fand am 2. Juni 1985 ihren Höhepunkt mit der völligen Einstellung des Zugverkehrs am Samstag und der Reduzierung auf zwei Abendzüge an Sonn- und Feiertagen. Ersatzbusse waren mangels Nachfrage rasch verschwunden. Die große Wende kam dann genau nach langen elf Jahren am 2. Juni 1996. Im neu geschaffenen Bayern-Takt fuhren die Züge nun werktags erstmals im Stunden- und am Wochenende im Zweistunden-Takt. Von da an ging’s bergauf mit der Paartalbahn.

Dr. Schmid: Rede zur Paartalbahn 1863

geschrieben von Benno Bickel | 12. August 2025

Ergänzend zum Beitrag „Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn“ finden Sie hier ein Transkript der vollständigen Rede, die der Schrobenhausener Geistliche und Landtagsabgeordnete am 21. September 1863 vor der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags gehalten hat. Zu einem, weil die Frakturschrift, in welcher der Stenographische Bericht über die Sitzung gedruckt wurde, manchem heutigen Leser Mühe bereitet. Zum anderen, weil es sich hier um eine der ganz wenigen Reden handelt, die jemals im Bayerischen Landtag über Schrobenhausener Belange zu hören waren. (Benno Bickel)

Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich hierbei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.



enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid, seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München-Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

Aus dem Protokoll der Landtags-Sitzung vom 21. September 1863: Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid plädiert für eine Bahnstrecke München – Schrobenhausen – Ingolstadt (Sammlung Bickel)

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert, allein auch ich halte dafür, daß ein starres Festhalten an diesem Prinzip den Interessen mehrerer Provinzen unseres Vaterlandes nicht förderlich sei. Sie alle stimmen darüber ein, daß die Eisenbahnen Brod geben. Die Eisenbahnen wecken das gewerbliche und industrielle Leben. Wenn ein Gewerbetreibender an einer Eisenbahn zu wohnen das Glück hat, so kauft er leichter ein, er kauft schneller, er kauft billiger, und einer, der entfernt von der Eisenbahn wohnt, kann mit einem solchen Glücklichen in keiner Weise mehr konkurrieren; daher glaube ich, daß, nachdem die großen Städte bereits mit Eisenbahnen versehen sind, man auch auf Provinzialstädte und auf kleinere Orte, soweit dieß möglich ist, Rücksicht nehmen soll, und ich stimme dem II. Ausschusse vollkommen bei, wenn er sagt, daß in der Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes der Segen und das Gedeihen unseres Vaterlandes liege.

Nach dieser Seite hin glaube ich also, muß es unsere Aufgabe seyn, im Interesse der Gewerbetreibenden das Eisenbahnnetz immer weiter auszudehnen.

Auf den sogenannten internationalen Verkehr lege ich, da ich kein Handelspolitiker bin, auch so lange kein besonderes Gewicht, als man mir nicht das Gegenteil beweist.

Aus den Referate des zweiten Ausschusses geht eben hervor, daß unser einheimischer Verkehr 75 Proz. beträgt, der ganze Verkehr mit dem Auslande vielleicht auf 25 Proz. sich beläuft, so wie, daß auch die Mehreinnahmen der Eisenbahnen von dem einheimischen, von dem inneren Verkehre herrühren. Das können wir alle weitläufig lesen in dem sehr schönen und ausführlichen Referat über die Einnahmen der Staatseisenbahnen des verehrten Abgeordneten Feustl. Endlich bin ich noch gegen das starre Festhalten an diesem Prinzip aus dem Grunde, weil ich glaube, daß, wenn man es z. B. bei der Donauthalbahn anwenden würde, mehrere Städte, wie z. B. Regensburg wenigstens um viele Stunden links oder wenn rechts gebaut würde, rechts liegen blieben, und jene Städte würden gewiß benachtheiligt werden, wenn sie in Folge des starren Festhaltens an diesem Prinzip von dem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen würden.

Meine Herren, wenn Sie nun von diesem Prinzip irgendwie abweichen, so glaube ich, dürfen Sie auch auf der Route von München nach Ingolstadt abweichen in der Richtung über Schrobenhausen.

Ich habe dafür vorzüglich 2 Gründe. Ich halte es nemlich doch für notwendig, daß die Bahn von Augsburg nach Regensburg gebaut werde; wenn nun diese gebaut wird, so ist die Strecke von Schrobenhausen nach Ingolstadt, – das macht allenfalls 8 Stunden*)

aus, bereits gebaut.

Dem Staate sind dadurch nach den genauesten Berechnungen 2,080,000 fl. erspart in Bezug auf das Bauen, und die Betriebskosten würden in aller Zukunft auf eine Strecke von 8 Stunden um die nämliche Strecke gemindert. Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im Stande ist. Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.

Dieß sind einfach meine Gründe, warum ich glaube, wir sollen nach der Linie Schrobenhausen abweichen. Ich will aber dabei dem gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen durchaus nicht zu nahe treten, aber es steht an jener Grenze, von wo selbst wieder viele Eingaben da sind, daß auch wieder eine Eisenbahn gebaut werden soll hinüber in die gesegneten Fluren der Holledau; Pfaffenhofen wird früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn erhalten hinein in die Holledau, die ihren Anschluß findet in der Linie von Ingolstadt nach Regensburg.
Ich glaube, meine Herren, daß wenn wir auf der einen Seite für den Staat einige Millionen ersparen, auf der anderen Seite einem Städtchen aufhelfen, und einem anderen nicht zu nahe treten, dieses hinreichende Gründe für uns seyn dürften, diese Abweichung der direkten Linie wenigstens in Betracht zu ziehen, und deswegen habe ich mir die Freiheit genommen, sie Ihnen zu empfehlen.

*) Gemeint ist „Stunde“ als Längenmaß. Eine bayerische Stunde beträgt 3 km 707 1/2 m.

Quelle: Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403

Dr. Anton Schmid – vergessener

Stadtpfarrer in Schrobenhausen

geschrieben von Benno Bickel | 12. August 2025

Im Gegensatz zu Geistlichen wie Prälat Albert Alberstötter oder Benefiziat Michael Thalhofer ist Stadtpfarrer Anton Schmid im historischen Gedächtnis Schrobenhausens kaum präsent. Anton Schmid, geboren 1827 im mittelfränkischen Heideck, wuchs in den bescheidenen Verhältnissen einer Schusterfamilie auf. 1851 zum Priester geweiht, wurde der promovierte Theologe 1858 Stadtpfarrer in Schrobenhausen, ehe er 1867 Domherr in Bamberg und 1868 Professor der Dogmatik wurde. Von 1863 bis zum seinem Tod 1881 gehörte er als Mitglied des Zentrums dem Bayerischen Landtag an. Abgesehen von seinem Ausflug in den „Schrobenhausener Eisenbahnbau“ widmete er sich als Abgeordneter vor allem der Schulpolitik.

Zum Weiterlesen:

https://homepages.uni-regensburg.de/~kog02554/Lehre/Politiker/Schmid.pdf

https://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Anton_Schmid

Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn

geschrieben von Benno Bickel | 12. August 2025

Die Paartalbahn Augsburg – Friedberg – Aichach – Schrobenhausen – Ingolstadt ist 150 Jahre alt geworden. Doch bevor am 15. Mai 1875 der erste Zug fuhr, musste die Strecke gebaut werden. Das dauerte von 1872 bis 1875. Bevor die Strecke gebaut werden konnte, brauchte es Planung – technisch, wirtschaftlich, organisatorisch und zunächst vor allem politisch. Der politische Prozess dauerte von 1860 bis 1871 und somit dreimal länger als die Bauzeit. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete Dr. Anton Schmid spielte dabei in einer bemerkenswerten Episode die Hauptrolle: Er plädierte in der Kammer der Abgeordneten nicht nur für eine Paartalbahn, sondern für die Streckenführung der Bahnverbindung München – Ingolstadt über Schrobenhausen statt über Pfaffenhofen. Die Münchner Strecke über Dachau, Indersdorf und Jetzendorf und die von Augsburg kommende Strecke sollten sich in Schrobenhausen vereinigen und weiter nach Ingolstadt und schließlich Regensburg führen.

Wir schreiben das Jahr 1863. In Nordamerika tobt der Sezessionskrieg, ein patriotischer Aufstand in Polen wird von Russland und Preußen mit aller Macht unterdrückt. In Bayern herrscht gottlob Frieden. Das kleine Landstädtchen Schrobenhausen zählt gut 2100 Einwohner. Einige von ihnen treibt etwas um, das man heute als “Innovation” bezeichnen würde: Ein Anschluss an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz.

Schrobenhausen und die „Eisenbahnwüste“ in der Mitte Bayerns. Ausschnitt aus: „Neueste Eisenbahn-Reisekarte durch das Königreich Bayern“, Augsburg ca. 1863. (Bayerische Staatsbibliothek, Mapp. XI,86)

Mag es auch schon frühere Überlegungen gegeben haben, seriös nachweisen lassen sich Bestrebungen zum Bau einer Paartalbahn erst im Jahr 1860. Die Initiative dazu geht von der Stadt Augsburg aus. Dort treffen sich am 28. August im kleinen Rathausaal Vertreter der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde

Reichertshofen und kommen überein, sich gemeinsam für den Bahnbau zu engagieren.

Im Jahr darauf wird eine Denkschrift an König Maximilian II (reg. 1848 bis 1864) auf den Weg gebracht, die vom Februar 1861 datiert:

Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und **Hohenwart,**
im Februar 1861.

Betreff:
Die Erbauung einer Eisenbahn zwischen
Augsburg und **Ingolstadt.**

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König! Allergnädigster König und Herr!

Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stufen des Thrones Euerer Königlichen Majestät, um Allerhöchst-Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paar-Flusses allerehrfurchtsvollst zu unterbreiten.

Es dürfte kaum einem gerechten Widerspruche unterliegen, daß die Hauptstadt des Landes, die Stadt, in welcher die Kleinodien der Krone, die Schätze der Kunst und der Wissenschaft, die Archive des Reiches aufbewahrt sind, mit der unter dem Aufwand vieler Millionen hergestellten Hauptfeste des Landes nicht blos verbunden, sondern durch diese Verbindung auch geschützt werden solle, und irrt das Gerücht nicht, so haben Euerer Königl. Majestät Weisheit diese Verbindung auch bereits als nothwendig erkannt, und bezüglich der Herstellung derselben bereits Vorarbeiten anzubefehlen geruht. Dasselbe Gerücht sagt, daß bis jetzt nur die Linie zwischen München und Ingolstadt in möglichst gerader Richtung entweder über Pfaffenhofen oder über Dachau ins Auge gefaßt worden sei.

Die allerehrfurchtsvollst Unterschriebenen wagen es, Euerer Königl. Majestät Weisheit eine andere Richtung der Verbindung der Landeshauptstadt mit der Landesfestung allerunterthänigst zu unterbreiten, nemlich unter Benützung der München-Augsburger Eisenbahn bis Stierhof und von da mit steter Verfolgung des Paarflusses bis Ingolstadt.

Die allerehrfurchtsvollst Unterschriebenen wagen zu behaupten, daß diese Richtung der Eisenbahn-Verbindung zwischen München und Ingolstadt den Vorzug verdiene vor jeder andern

1) in strategischer,
2) in technischer,
3) in finanzieller

Beziehung, und bitten Euer Königl. Majestät, der Begründung ihrer Behauptung das huldvollste Gehör nicht zu versagen.

Zu Ziff. 1.

Die Führung einer Eisenbahn durch das Paarthal verdient in strategischer Beziehung den Vorzug vor jeder andern Richtung. Ein Rückblick auf die Kriegs-Geschichte aller Zeiten, ein Hinblick auf die Karte und auf die Bodenkonfiguration zeigt uns, daß das Dreieck Augsburg, Rain, resp. Donauwörth und Ingolstadt die Hauptposition bildet gegen die dem Vaterlande drohenden Angriffe, kommen sie von Westen oder vom Norden.

Die Angriffe auf Deutschland gingen beinahe immer vom Westen aus, und der nächste uns drohende Sturm scheint beinahe unzweifelhaft denselben Ausgangspunkt nehmen zu wollen.

Der Uebergang nach Deutschland wird entweder am Oberrhein (Basel) oder am Unterrhein (Mainz) erfolgen. Erfolgt er am ersten Punkte, so wird den ersten Anprall der Schwarzwald erfahren und die alte Position Stockach wird ihre Wichtigkeit bewähren.

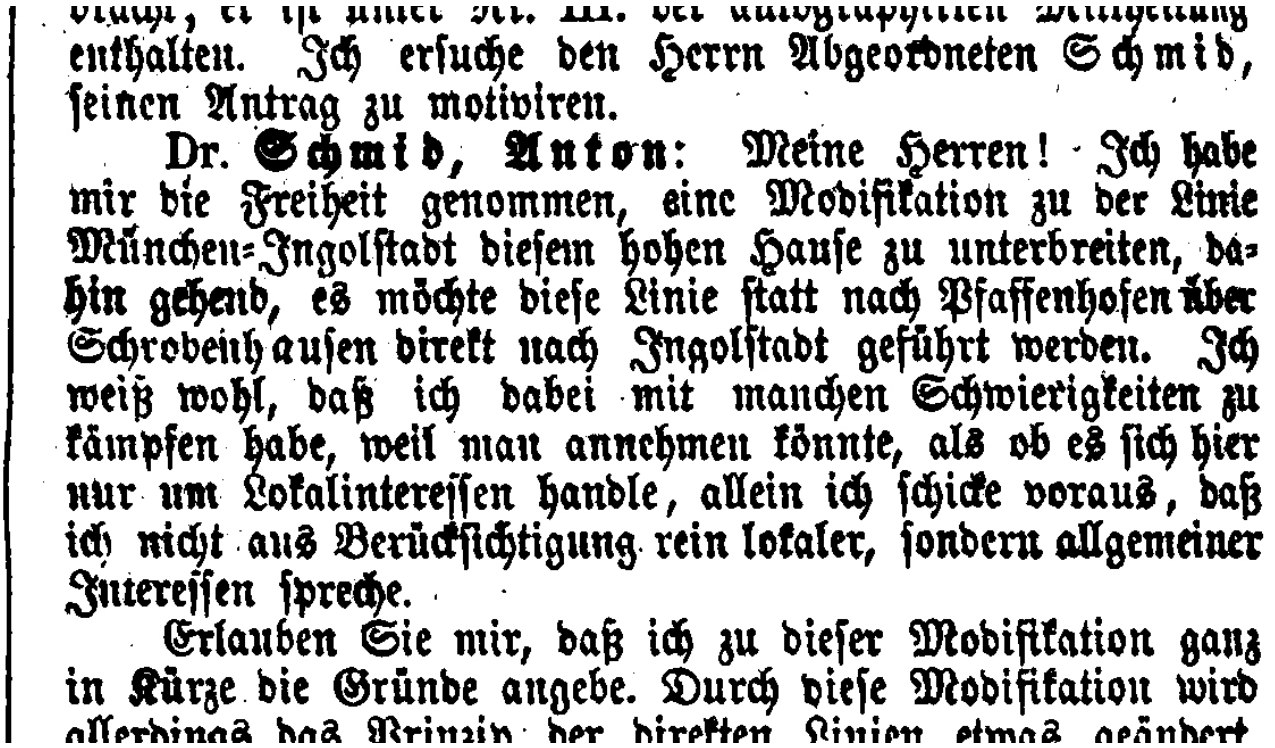
„Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König!
Allergnädigster König und Herr!
Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stufen des Thrones Euer Königlichen Majestät, um Allerhöchst-Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten. …“

Die Bemühungen zeitigen bald Früchte. Im Mai 1861 legt der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) einen ersten Entwurf für eine Strecke vor, die vom Gut Stierhof bei Augsburg über Friedberg, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen soll. Im April 1863 legt Röckl einen Plan mit deutlich geänderter Linienführung vor: Nun nicht mehr über Hohenwart, sondern über Arnbach (dem heutigen Niederarnbach) nach Ingolstadt, also so, wie schließlich auch gebaut wurde. Es folgen weitere Denk- und Bittschriften der interessierten Städte und Gemeinden, die sich an den Landtag, an Ministerien und die Kgl. Regierung von Oberbayern wenden. Auch der Magistrat der Stadt Schrobenhausen wird am 27. August 1863 nochmals vorstellig.

Im Herbst des gleichen Jahres befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landestages mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, „die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend“ – wie es in schönstem Amtsdeutsch heißt. Eine Bahnstrecke Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Im Mittelpunkt der Beratungen steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und ihre Weiterführung nach Nürnberg.

Nach dem Antrag von Pfarrer Dr. Anton Schmid sollte die Strecke München – Ingolstadt nicht über Pfaffenhofen führen, sondern von Dachau nach Schrobenhausen und weiter nach Ingolstadt.

Trotzdem sollte in der Sitzung, die am 21. September 1863 ab 16 Uhr im Landtagsgebäude in der Münchner Prannenstraße 20 stattfindet – das Maximilianeum gab es noch nicht, – das Projekt Paartalbahn eine Rolle spielen. Denn an der Zusammenkunft nimmt auch der Schrobenhausener Stadtpfarrer Anton Schmid teil, der als frisch gewählter Landtagsabgeordneter den Wahlbezirk Schrobenhausen vertritt. Im Mittelpunkt der teils hitzigen Debatten steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und vor allem die Frage, wie diese über die Fränkische Alb nach Nürnberg weiterzuführen sei. Ob nun über Eichstätt, wie damals beschlossen, oder auf direkten Weg, wie die heutige Hochgeschwindigkeitsstrecke Ingolstadt – Nürnberg, deren Trassenführung eine ganze Reihe von Abgeordneten schon damals bevorzugt hätte, ist nicht Gegenstand von Schmids Überlegungen. Vielmehr geht es ihm in seinem „Modifikationsantrag" um etwas ganz anderes. Doch lassen wir ihn selbst sprechen. Laut dem stenographischen Landtagsprotokoll eröffnet Stadtpfarrer Schmid seine Rede:



dauer, es ist unter Nr. III. der autographirten Mittheilung enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid, seinen Antrag zu motiviren.

Dr. **Schmid, Anton**: Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München-Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

„Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden.”

Die folgende Argumentation ist nicht völlig ohne Widerspruch. Eingangs betont Stadtpfarrer Schmid, es gehe ihm keineswegs um rein lokale Interessen, denn durch eine gemeinsame Führung der Strecken von München und Augsburg ab Schrobenhausen bis Ingolstadt ließen sich über zwei Millionen Gulden sparen. Doch wenige Sätze legt er sich so richtig ins Zeug für Schrobenhausen:

> *„Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.“*

Und ein weiteres Argument bringt der Redner vor:

> *„Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im*

Stande ist.“

Dem gleichfalls „gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen“ wollte der Geistliche „durchaus nicht zu nahe treten“ und stellte „ihm früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn“ in Aussicht.

War Schmids Vorschlag nun ein kurioser Einfall aus der Provinz, über den die Mitglieder des Hohen Hauses spöttisch lächelnd hinwegsahen? Keineswegs, denn als Joseph Pözl (1814-1881), der zweite Präsident der Kammer, die Frage stellt, ob der Antrag aus Schrobenhausen unterstützt werden solle, erhebt sich eine genügende Anzahl von Abgeordneten zustimmend von ihren Plätzen. Womit Schmids „Modifikation“ zwar nicht angenommen ist, aber es darf darüber diskutiert werden. Diese Diskussion leuchtet in der viele Stunden langen Debatte, die sich bis zum 24. September hinzieht immer wieder mal auf, ohne für den Gesamtverlauf besonders bedeutungsvoll zu sein. So kann etwa der Augsburger Abgeordnete Dr. Marquard Barth (1809-1885) der Idee von Pfarrer Schmid durchaus etwas abgewinnen.

> *„Ich komme nun zu einem anderen Redner, derselbe hat uns vorgeschlagen … den Weg über Schrobenhausen zu nehmen. Meine Herren! Ich bin sehr dafür, dass gegebenen Falles diese Modifikation des Herr Dr. Schmid angenommen werde und Sie dürfen nicht glauben, daß dieß aus Satyre geschieht, dazu bin ich zu gutmüthig. Man könnte sagen, wenn man einmal auf Schlangenlinien sich einläßt, kommt es auf ein Glied mehr oder weniger nicht an.“*

Schließlich kommt es zur Abstimmung über verschiedene Varianten, aus der die direkte Linienführung München – Pfaffenhofen – Ingolstadt als Sieger hervorgeht. Anton Schmids Vorstoß hat sich erledigt.

Ob es dem Stadtpfarrer ein “Herzensanliegen“ war, ob er sich als örtlicher Landtagsabgeordneter dazu verpflichtet fühlte, ob er von Schrobenhausener Honoratioren dazu gedrängt wurde, diese Frage ruht im Dunkel der Vergangenheit. Sein Engagement war jedenfalls nicht ungewöhnlich: Geistliche, die sich für den Bahnbau einsetzen, dem örtlichen „Eisenbahn-Committe” angehörten oder ihm vorstanden, finden sich in der Eisenbahngeschichte Bayerns im 19. Jahrhundert häufig. Sie zählten zur lokalen Elite.

Quellen und Literatur:

- Löwenstein, Theodor: *Die bayerische Eisenbahnbaupolitik bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft. 1825 bis 1890*. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 881-925, 1285-1312, 1587-1639
- Mages, Emma: *Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz 1850 – 1920* (Regensburger historische Forschungen; Band Bd. 10), Kallmünz/Opf: Lassleben . 1984 – XLIV, 390 S. : Ill., graph. Darst., Kt., ISBN 978-3-7847-4010-2.
- Marggraff, Hugo: *Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. Gedenkschrift zum 50. Jahrestag der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 1. Oktober 1844* (Kohlhammer Edition Eisenbahn), Stuttgart: Kohlhammer 1982 – 286 Seiten : Illustrationen, Karten , ISBN 978-3-17-007685-3 – Erw. Nachdr. d. Ausg. München 1894.
- Pittius, Hans-Joachim / Schuster, Anton: *Die Paartalbahn. Seit 1875 mit dem Zug von Augsburg nach Ingolstadt*, Schrobenhausen: Verlag Benedikt Bickel 2000 – 156 Seiten, 220 Abbildungen, ISBN 978-3-922803-52-2 .
- Sauer, Andreas: *„… daß bei Erbauung einer Eisenbahn die Stadt Pfaffenhofen in das Eisenbahnnetz aufzunehmen sei“. Der Eisenbahnbau und seine Auswirkungen auf die Stadtentwicklung* (Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n); Band 19), Pfaffenhofen a.d. Ilm: Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm . 2017 : 93 S.-zahlr. Ill. u. Kart. .
- Stark, Hans: *Die 100jährige Geschichte der unteren Donautalbahn. Dampf, Öl, ein Schienenstrang*, Abensberg: [Selbstverl. ?] . 1974 – 58 S. m. Abb. u. Taf.
- *Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863.* Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403

Von der Kupferschmiede zur Weltfirma – die Geschichte der Firma BAUER in Schrobenhausen

geschrieben von Max Direktor | 12. August 2025

Werkstatt von Kupferschmied Bauer um 1930

Industriegeschichte fristet oft ein Schattendasein in der regionalen Geschichtsschreibung – völlig zu unrecht. Denn erst die Industrialisierung ermöglichte unseren heutigen Lebensstandard. Und die Industrialisierung fand nicht nur in großen Zentren statt. Beispielhaft ist die Geschichte der Firma BAUER, die sich in mehr als 200 Jahren von einer kleinen Schrobenhausener Kupferschmiede zu einer Weltfirma entwickelte.

Wir präsentieren – *in Zusammenarbeit mit der BAUER AG* – im Folgenden die Firmengeschichte **BAUER – Geschichte und Geschichten** aus dem Jahr 2018 (Link siehe unten).

Einige **Meilensteine** der Firmengeschichte, die neugierig machen sollen:

- **1790** Der Kupferschmied Sebastian Bauer aus Deggendorf erwirbt eine Kupferschmiede in Schrobenhausen und legt damit den Grundstein für das Unternehmen. Kupferschmiede stellen zu dieser Zeit zum Beispiel her: Gebrauchsgegenstände für den täglichen Bedarf, Pfannen, Töpfe, Kannen, Leuchter, Zubehör für Bierbrauer, Färber und Seifensieder; sie sind aber auch im Bereich hochwertiger Dachdeckungen tätig.
- **1902** Andreas Bauer bohrt einen artesischen Brunnen: das ist ein Brunnen, aus dem Wasser nach dem Anbohren von selbst austritt. Weitere artesische Brunnen folgen.
- **1928** Das bisher größte Projekt der Firma: der Bau der Schrobenhausener Hochdruckwasserleitung.
- **1952** Dipl.Ing. Karlheinz Bauer übernimmt die Firma, die Ära des Spezialtiefbaus beginnt – und damit ein steiler Aufstieg des Unternehmens.
- **1958** Erfindung des Injektionszugankers, ein wichtiger technologischer Durchbruch, der patentiert wurde.
- **1969** Beginn des Maschinenbaus mit dem ersten Ankerbohrgerät.
- **1976** Herstellung des ersten Drehbohrgeräts BG 7.
- **1986** Übernahme der Geschäftsführung durch Thomas Bauer und Ausbau der

Internationalisierung.

- **1994** Gründung der BAUER Aktiengesellschaft als Holding.
- **2006** Börsengang der BAUER AG.

Heute sieht sich die Firma BAUER in Verbindung mit den schwierigsten und größten Gründungsaufgaben der Welt, auch in der Umwelttechnik hat sich BAUER einen Namen gemacht. Die BAUER-Gruppe verzeichnete mit all ihren weltweiten Tochterfirmen im Jahr 2023 mit etwa 12.000 Mitarbeitern einen Gesamtumsatz von 1,8 Milliarden Euro.

Die von Franz Josef Mayer verfasste Firmengeschichte „BAUER – Geschichte und Geschichten“ (292 Seiten, Großformat, 38 MB) finden Sie **hier**

Eine Kurzfassung der Firmengeschichte finden Sie **hier**

Die „Urverträge“ der Kupferschmiede befinden sich übrigens im Sammlungsbestand des Schrobenhausener Stadtarchivs (siehe auch Abb. auf Seite 22 des Buches).

Bauer – Geschichte und Geschichten

Die beliebte und informative Firmenzeitschrift BOHRPUNKT gibt es auch digital. Sie spiegelt die Firmengeschichte anhand von zahllosen Beispielen. Die digitalen

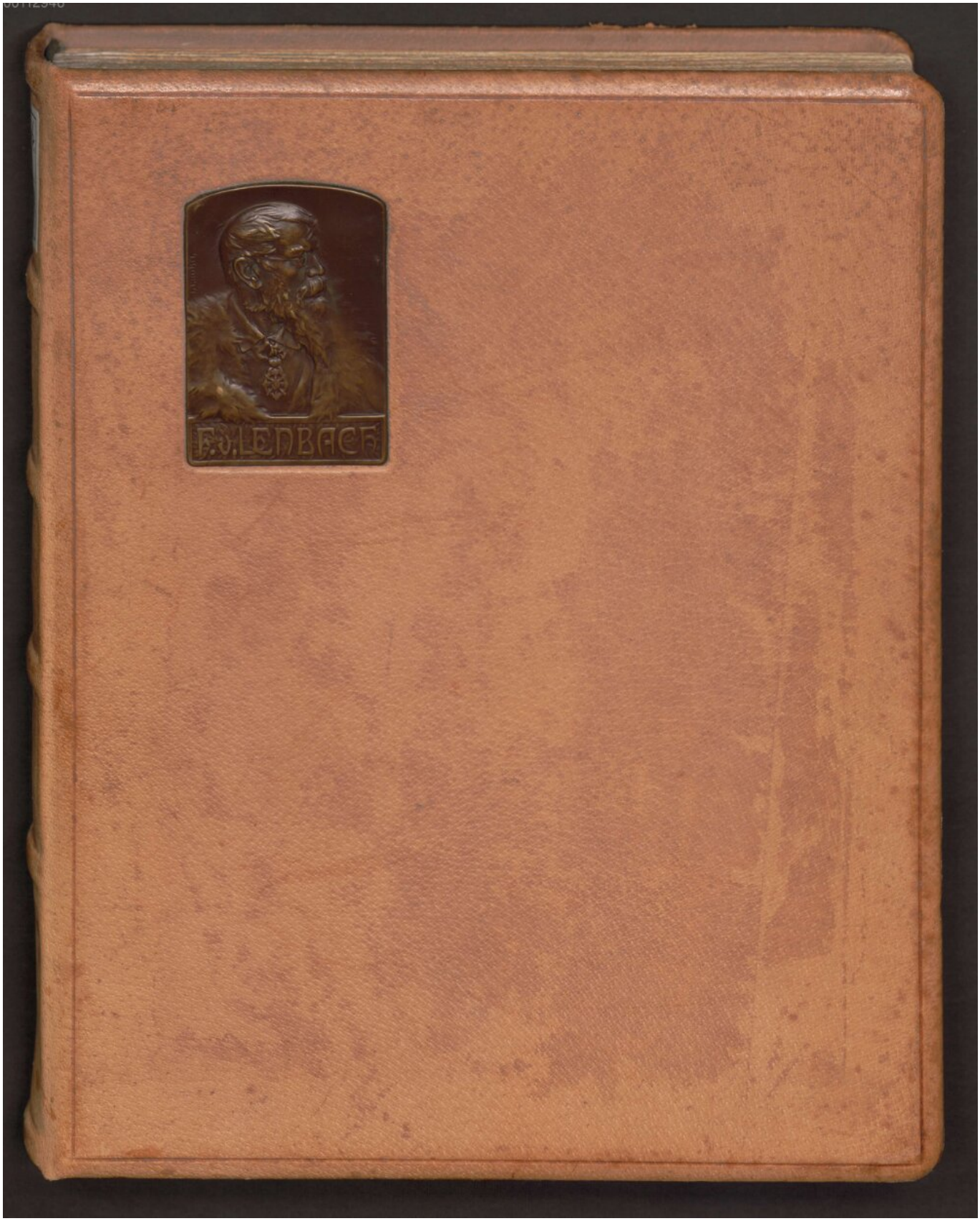
Ausgaben ab 2018 finden Sie auf der Homepage der BAUER AG, nämlich **hier**

Die Gemeinden des Altlandkreises Schrobenhausen im Spiegel der Fotografie um 1930

geschrieben von Max Direktor | 12. August 2025

Im Folgenden eine Verlinkung auf ein Digitalisat, präsentiert vom

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek



Vorderer Buchdeckel des Fotobandes mit eingearbeiteter Lenbach-Medaille

Die Gemeinden des Altlandkreises Schrobenhausen im Spiegel der Fotografie um 1930

Das Münchener Digitalisierungszentrum präsentiert einen phänomenalen Fotoband über den Altlandkreis Schrobenhausen als Digitalisat. Anlass zur Erstellung des Bandes war wohl eine Verabschiedung, wie die Widmung vermuten lässt: „Die Kreislandwirtschaftsschule [Schrobenhausen] in Dankbarkeit ihrem sehr geschätzten Herrn Oberveterinärrat.“ Der Name wird dabei leider nicht genannt. Der Band wird auf die Zeit zwischen 1920 und 1950 datiert. Gefertigt wurde er von der Schrobenhausener Buchbinderei August Weber. Da der Begriff „Bezirksamt“ vorkommt (ab 1939 wurde es in Landratsamt umbenannt), sollte der Band vor 1939 entstanden sein. Der Band enthält 140 eingeklebte Fotos von allen Gemeinden des Altlandkreises Schrobenhausen – als fotografische Dokumentation eines gesamten Landkreises eine Rarität.

Eingang zum Bezirksamt

Stadt Schrobenhausen

Seite aus dem Band mit der Ansicht des Bezirksamts (ab 1939 Landratsamt genannt)

Die Gemeinden des Altlandkreises

Fotos aus der Stadt Schrobenhausen sowie den Gemeinden Adelshausen / Alberzell / Aresing / Berg im Gau / Brunnen / Deimhausen / Diepoldshofen / Edelshausen / Freinhausen / Gachenbach / Gerolsbach / Grimolzhausen / Hirschenhausen / Hörzhausen / Hohenried / Hohenwart / Klenau/ Klosterberg / Koppenbach / Langenmosen / Lauterbach / Malzhausen / Mühlried / Peutenhausen / Pobenhausen / Rettenbach / Sandizell / Sattelberg / Seibersdorf / Singenbach / Steingriff / Strobenried / Waidhofen / Wangen / Weichenried / Weilach / Weilenbach.

Der Band befindet sich im Besitz der Bayerischen Staatsbibliothek.

Auf der Downloadseite gibt es Informationen zu den **Nutzungsbedingungen.**

Wir werden versuchen, die Entstehung des Bandes noch genauer zu datieren.

Zum genannten Band geht es **hier**

Auf der linken Seite findet sich die Inhaltsangabe, über die man direkt zu den gewünschten Seiten kommt.

Hörzhausen (IV): Historische Ansichtskarten

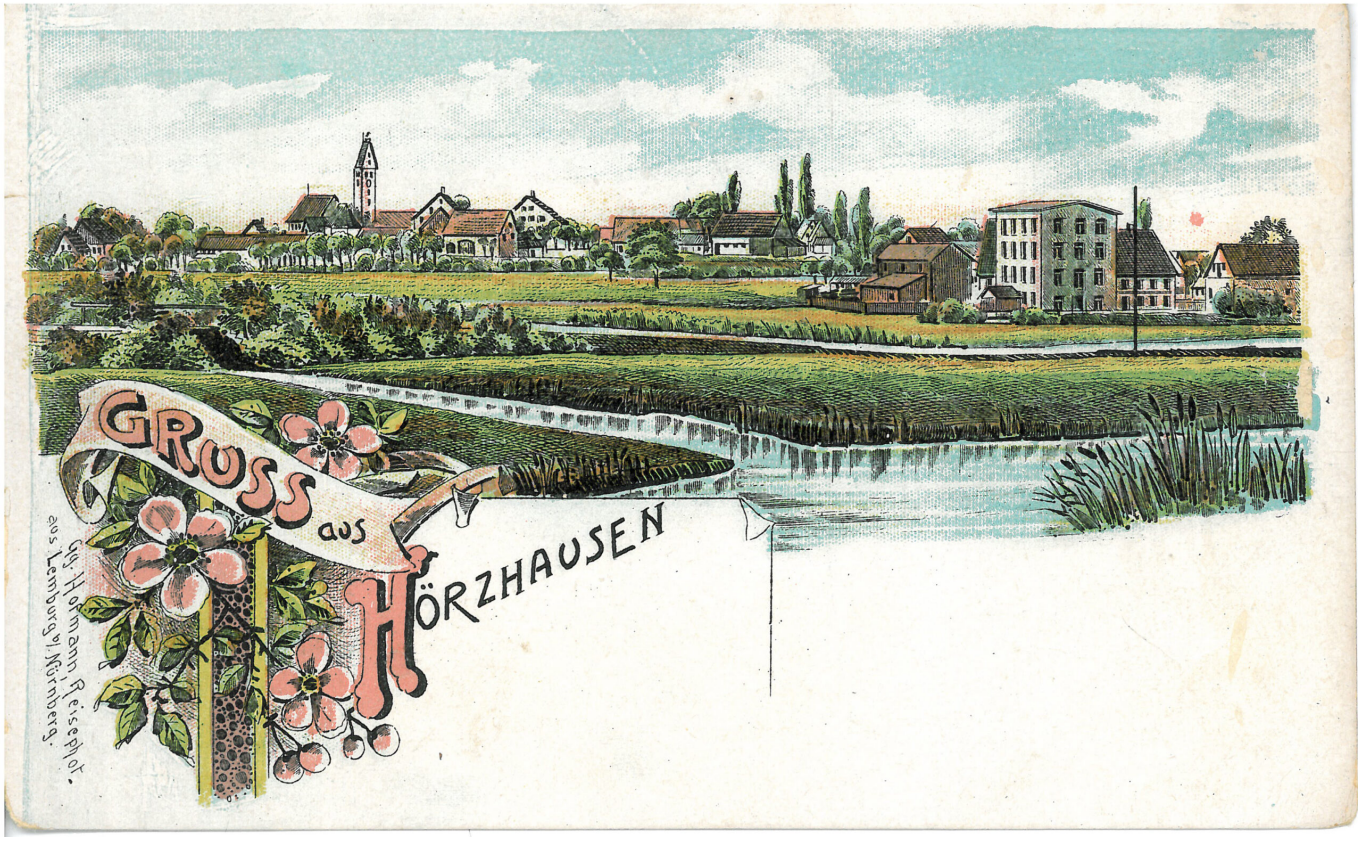
geschrieben von Max Direktor | 12. August 2025

Historische Ansichtskarten gibt es nicht nur von Städten, sondern auch von fast allen kleineren Orten. Besonders interessant für die Hersteller von Karten scheint Hörzhausen gewesen zu sein, denn von Hörzhausen gibt es eine ungewöhnlich große Zahl

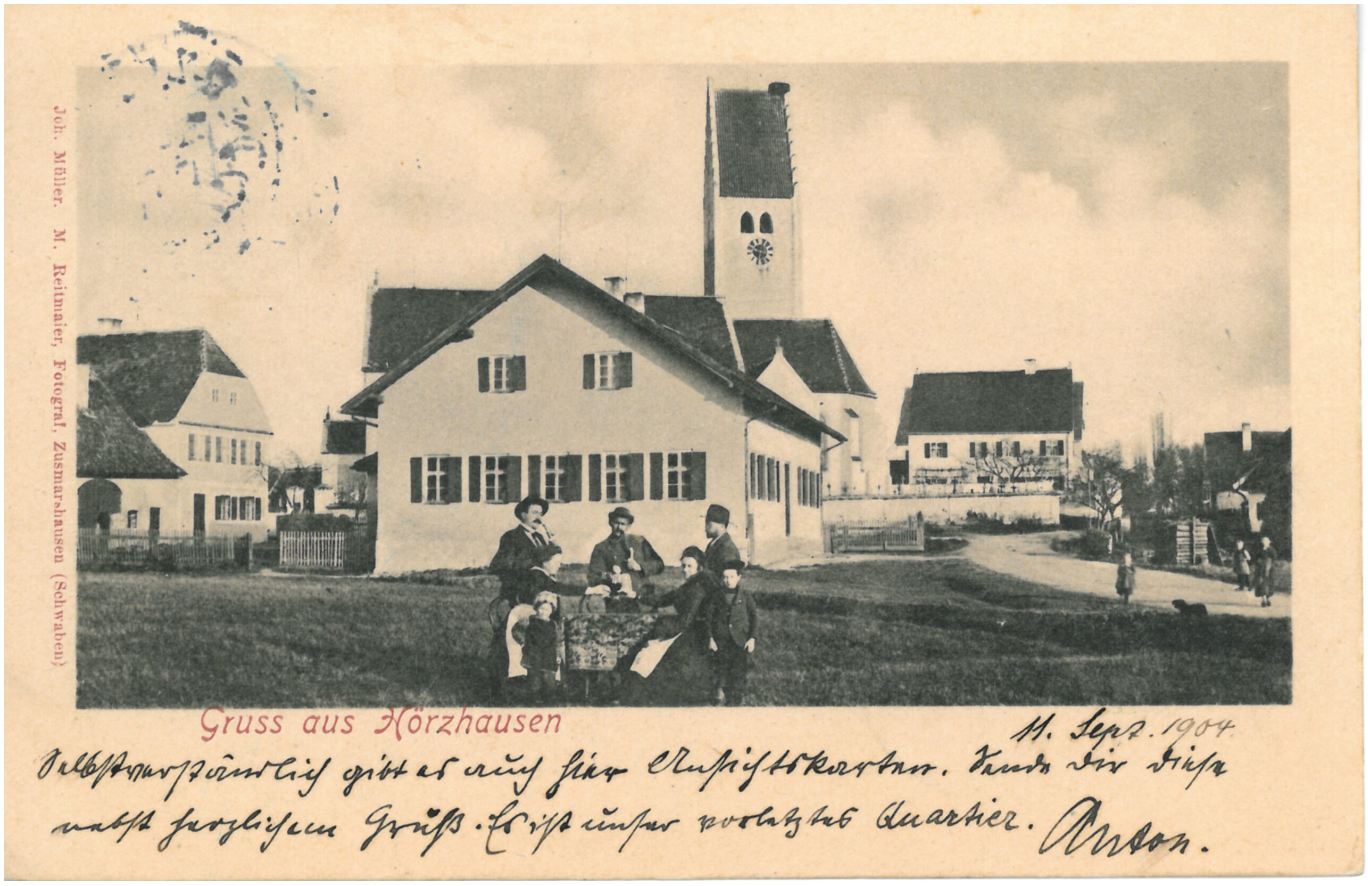
von Postkarten: In meiner digitalen Datenbank befinden sich Scans von 20 Postkarten, davon zwei von Halsbach.

Einige allgemeine Informationen zur Geschichte von Postkarten finden sich auf unserer Homepage hier.

Wir bringen im Folgenden einige dieser Postkarten, die meisten davon sind Scans aus dem Schrobenhausener Stadtarchiv. Schwierig ist die Datierung der Karten: Eine Reihe von Karten ist in einer Sammlung „aufgeklebt“, so dass die Rückseite verborgen bleibt. Für die Datierung der frühen Karten ist das alte Schulhaus hilfreich, denn das wurde im Jahr 1912 durch das deutlich größere neue Schulhaus ersetzt. Wir versuchen bei den hier präsentierten Karten eine „vorläufige“ Datierung und hoffen die Datierung im Lauf der Zeit „verfeinern“ zu können.

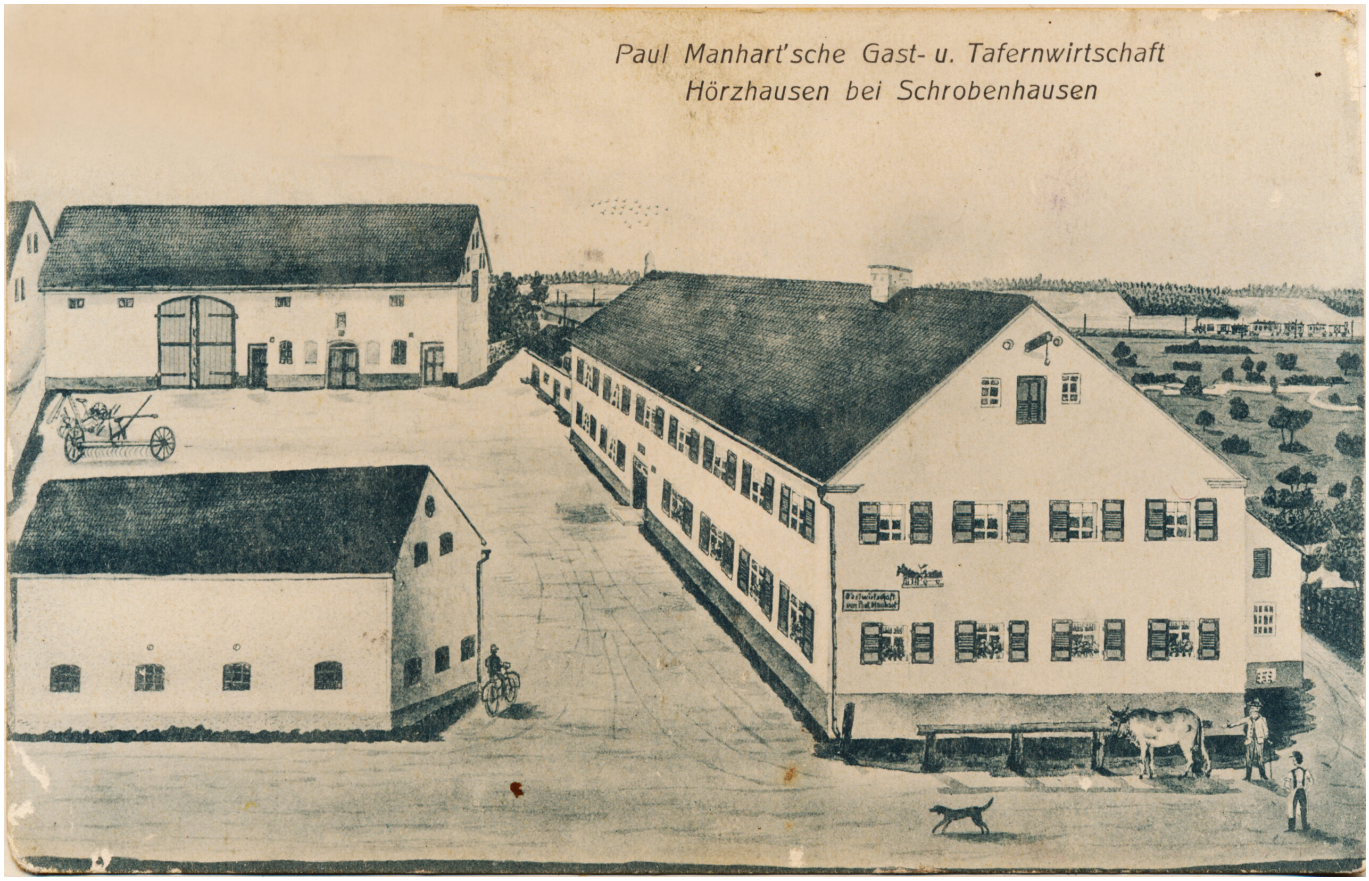


Hörzhausen – Farblithographie um 1900. Zur Drucktechnik der Farblithographie siehe auch unseren Beitrag hier.



Hörzhausener Postkarte mit altem Schulhaus (1904). Text: „11. Sept. 1904. Selbstverständlich gibt es auch hier Ansichtskarten. Sende dir diese nebst herzlichem Gruß. Es ist unser vorletztes Quartier. Anton.“ (Sammlung Jakob Hundseder)

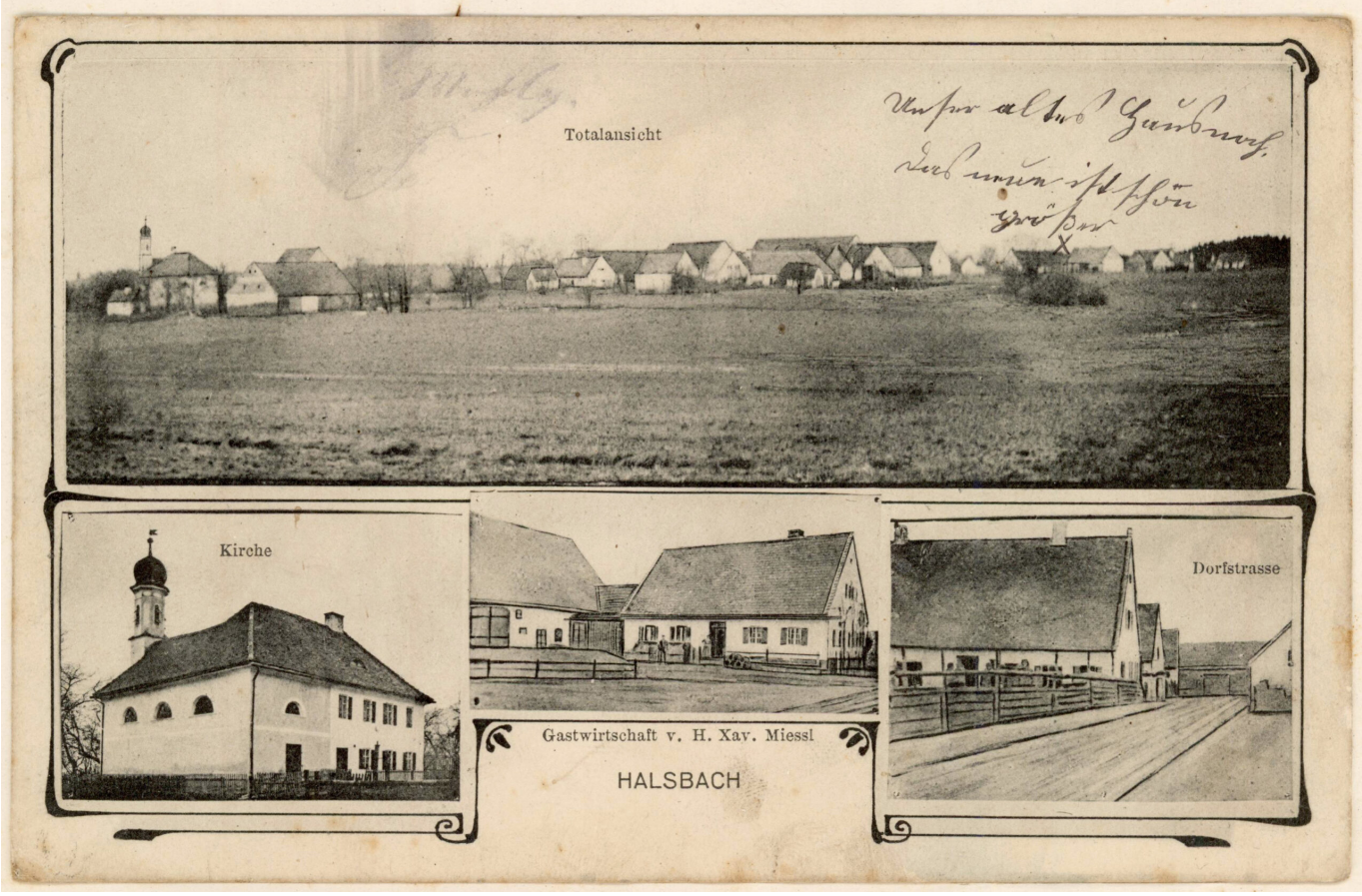
Hörzhausen um 1905 („Altes Schulhaus!“)



Gastwirtschaft Paul Manhart, Lithographie (geschätzt 1900 bis 1910, ausgeschnittene Ecke links oben mit Photoshop ergänzt)

Hörzhausen um 1914 bis 1920 (handkolorierte Karte). Das Schulhaus ist neu gebaut, steht aber noch ohne Spalier, Garten und Bäume da. Aufnahme also wohl bald nach der Fertigstellung.

Hörzhausen, vielleicht um 1914 bis 1920. Randbemerkung auf aufgeklebter Karte: „Neues Schulhaus ist gebaut! Garten noch nicht angelegt!“ Und neben dem Bild vom Schulhaus: „erbaut 1912“. Nachricht auf Karte oben: „Aufs Wiedersehn, den(n) Wiedersehn macht Freude“



Postkarte Halsbach. Schwer zu datieren, auf jeden Fall eine frühe Postkarte, vielleicht um 1920. Text über markiertem Haus. „Unser altes Haus noch. Das neue ist schon größer“

Bisher erschienen:

Hörzhausen (I): Eine Chronik entsteht

Hörzhausen (II): Geschichte auf einen Blick

Hörzhausen (III): Geschichte der Feuerwehr 1873-1900

Hörzhausen (III): Geschichte der Feuerwehr 1873-1900

geschrieben von Max Direktor | 12. August 2025

Einführung

Feuerwehren gehörten schon immer zu den wichtigsten Einrichtungen einer Gemeinde. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildeten sich in den meisten Städten und Gemeinden so genannte „Freiwillige Feuerwehren“, die sich im Gegensatz zu „Pflichtfeuerwehren“ weitaus besser in der Brandbekämpfung bewährten.

Die älteste Freiwillige Feuerwehr in Bayern wurde im Jahr 1849 in Augsburg gegründet.

Für das Gebiet des Bezirksamts Schrobenhausen war Hörzhausen ganz vorne mit dabei. Ein Verzeichnis der Freiwilligen Feuerwehren des Bayerischen Landes-Feuerwehr-Verbandes von 1890 nennt nur drei frühere Gründungen: Schrobenhausen (1865), Langenmosen (1872) und Hohenwart (1873, nur wenige Monate vor der Hörzhausener Gründung).

Über die Gründung der Hörzhausener Feuerwehr 1873 war bisher außer dem Gründungsjahr wenig bekannt. Im Rahmen der Recherchen für eine Ortschronik wurden jedoch sehr interessante Unterlagen und Berichte gefunden, von denen wir einige präsentieren wollen. Alle Berichte stammen aus digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften, die sich im Rahmen einer Volltextsuche von zu Hause aus mehr oder weniger bequem durchsuchen lassen. Verwendet wurden insbesondere

• Google Books: Erweiterte Buchsuche (google.de)

• Bavarikon: Kultur und Wissensschätze Bayerns | bavarikon

• Münchner Digitalisierungszentrum: Münchener DigitalisierungsZentrum (MDZ) – Startseite (digitale-sammlungen.de)

Wir werden diese Daten zu gegebener Zeit mit Informationen aus Archiven ergänzen.

Die Zitate erfolgen in Originalschreibweise, Abkürzungen wurden stillschweigend aufgelöst, die Zeichensetzung wurde modernisiert.

Zum besseren Verständnis: ***Bezirksamt*** *war eine Verwaltungsbehörde, gleichzeitig ein*

Verwaltungsgebiet, im Jahr 1939 wurde die Verwaltungsbehörde in Landratsamt, das Verwaltungsgebiet in Landkreis umbenannt. Der Bezirksamtmann war der Vorstand des Bezirksamts, ab 1939 wurde dafür der Begriff Landrat eingeführt.

Gründung der Feuerwehr 1873

Die „Zeitung für Feuerlöschwesen“ berichet am 15. Oktober 1873 ausführllich über die Gründung der Hörzhausener Feuerwehr.

„In Hörzhausen, Bezirks Schrobenhausen, wurde eine freiwillige Dorffeuerwehr gegründet, welche aus 33 gut uniformirten, vom besten Geiste beseelten Männern bestehend, am 5. dieses Monats sich definitiv organisirte.

Auf Einladung ihres Vorstandes Bürgermeister **Reiter**, dessen umsichtigem Einflusse diese Feuerwehr ihre Entstehung verdankt, fanden sich bei diesem Anlasse die Feuerwehren von **Schrobenhausen**, **Langenmosen**, **Weilach–Sattlberg**, letztere erst jüngst im ernsten Kampfe erprobt und bewährt, zahlreich vertreten mit ihren Vorständen und Commandanten, Herrn Buchhändler Hueber von Schrobenhausen, dem unermüdlichen Förderer des Feuerwehrwesens, Bürgermeister **Stemmer** von Langenmosen, Wagnermeister **Strobl** von Weilach und einigen Männern von Gachenbach, worunter Bürgermeister **Meßner**, welch letztere nur der Vollendung der schon bestellten größeren Spritze entgegensehen, um den Nachbardörfern zu folgen, in Hörzhausen ein. Nachdem die junge Feuerwehr ihre beiden Spritzen vorgeführt und erprobt, und unter gegebener Anleitung eine Uebung mit der Leiter versucht hatte, wurde die stattliche Schaar von dem gleichfalls eingeladenen königlichen Bezirksamtmann freundlichst begrüßt, aufgemuntert, durch fleissige Uebung und ehrenhafte Haltung sich ebenbürtig den tüchtigsten bayerischen Feuerwehren anzureihen, und darauf hingewiesen, welche tiefe innere Befriedigung das Bewußtsein angestrengter gemeinnütziger Pflichterfüllung gewähre, sofort aber auch unter dankbarer Anerkennung des thätigen Eifers des Bürgermeisters der Feuerwehr ein Beitrag von 25 fl. („Gulden“) zur Ergänzung der Ausrüstung aus der Distriktskasse behändigt.“

So oder so ähnlich könnte eine der Hörzhausener Saugspritzen ausgesehen haben. Es gab zweiräderige und vierräderige Modelle. Die Abbildung zeigt ein neueres Modell aus dem Jahr 1912 (aus dem Katalog der Bühler Feuerwehrgeräte-Fabrik München aus dem Jahr 1912). Die kleinste Ausführung musste von 6 Mann bedient werden, hatte eine maximale Wasserlieferung von 160 Litern pro Minute und eine Wurfweite von 24 Metern.

Brände und Brandkatastrophen

Wenig weiß man über frühe Einsätze der dörflichen Feuerwehren, sind doch Einsatzberichte vor Ort kaum vorhanden. Digitale Recherchen zum Beispiel über Google Books oder Bavarikon ermöglichen heute jedoch Funde in digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften, die früher nicht oder nur mit enorm hohem Aufwand möglich gewesen wären. Wir bringen hier eine Auswahl von zeitgenössischen Berichten, einen auch schon vor der Gründung der Freiwilligen Feuerwehr. Schon wenige Jahre nach der Gründung musste sich die Hörzhausener Feuerwehr zwei großen Brandkatastrophen stellen.

Heute ist die Feuerwehr im Alarmfall in wenigen Minuten zur Stelle. In einer Zeit ohne Auto und Telefon dauerte es unvergleichlich länger, es mussten Leute vom Feld geholt, Pferde eingespannt, gegebenenfalls benachbarte Feuerwehren durch Boten informiert werden.

Löschsituation mit Saugspritze – aus einem Werbeblatt der Löschmaschinen-Fabrik Georg Friedrich Kübel in Bayreuth 1853

1841 – Hörzhausener Mühle niedergebrannt

Der „Amtliche Anzeiger der königlich bayerischen Kreishauptstadt Augsburg“ meldet am 18. November 1841:

„Am 7. d. (7. dieses Monats) ist die Oel- und Sägmühle des Müllers S. Golling zu Hörzhausen, Landgerichts Schrobenhausen, niedergebrannt und dem Golling hiedurch ein Schaden von 4.000 fl. („Gulden“) verursacht worden. Das Feuer soll aus Unvorsichtigkeit in der Oelmühle entstanden seyn.“

1876 – Waldbrand im Hagenauer Forst

Die „Zeitung für Feuerlöschwesen“ berichtet am 15. April 1876:

„Am 28. März Mittags brach in dem kgl. Hagenauerforst nächst dem Dorf **Hörzhausen** ein Waldbrand aus, dessen Bewältigung der freiwilligen Feuerwehr Hörzhausen durch ihren rapiden Aufmarsch und ihren äußerst umsichtigen Angriff mit zweckmäßiger Ausrüstung rasch gelang. Der kgl. Oberförster zollte der braven Feuerwehr und ihrem energischen

Vorstand, Bürgermeister **Reiter**, für diesen so wichtigen Erfolg den tiefgefühltesten Dank.“

1884 – Brandkatastrophe in Hörzhausen

Die „Zeitung für Feuerlöschwesen“ berichtet am 15. Sept. 1884:

„Hörzhausen (Oberbayern). Am 24. August entstand in dem Stadel zum ‚Krammer‘ Feuer, das, genährt durch die aufgehäuften Futter- und Getreidevorräthe, mit rasender Schnelligkeit um sich griff, so daß in kurzer Zeit das Wohnhaus mit Stall und Stadel des Gütlers ‚Hosch‘, das Wohnhaus mit Stall und Stadel des Gütlers zum ‚Bergschuster‘, das Wohnhaus sammt Stall und Stadel des Gütlers ‚Bergmaier‘ und das Wohnhaus des Gütlers zum ‚Streler‘ in Flammen standen, welche Gebäude vollständig in Asche gelegt wurden. – Zur Brandstätte waren geeilt die Feuerwehren von Unterbernbach, Schrobenhausen, Gachenbach, Peutenhausen, Rettenbach, Stockensau und Haslangkreut. Am Rettungswerke waren sonach mit der Ortsfeuerwehr Hörzhausen acht Feuerwehren betheiligt, die durch die angestrengtesten Bemühungen, durch rasches und energisches Eingreifen endlich Herr des Feuers wurden und die nah angrenzenden, in großer Gefahr gestandenen sehr feuergefährlichen Gebäude vor dem Untergange retteten. – Das Vieh nebst einigen Hauseinrichtungsgegenständen konnte den Flammen entrissen werden, während jedoch alle Futter- und Getreidevorräthe vom Feuer verzehrt wurden. – Ein vom Unglücke betroffener Gütler hatte kurz vor dem Brande sich mit großer Eile bemüht, das letzte Fuder Hafer in die Scheune zu bringen, als auch sein Wohnhaus von dem wüthenden Elemente erfaßt wurde und außer dem Vieh alle Habe, wie auch das soeben eingebrachte Fuder Hafer vernichtete. – Das Feuer konnte erst gegen Mitternacht gedämpft werden. Auf welche Weise der Brand entstanden ist, das ist noch nicht sicher festgestellt. Es geht das Gerücht, daß spielende Kinder die Ursache zum Brande gegeben haben.“

1885 – Brandkatastrophe in Unterbernbach

Noch kein Jahr war vergangen, da musste die Hörzhausener Feuerwehr, die in der Brandkatastrophe im Jahr 1884 auch von der Feuerwehr Unterbernbach unterstützt worden war, zur Gegenleistung antreten. Die „Zeitung für Feuerlöschwesen“ berichtet am 15. Mai 1885:

„**Unterbernbach** (Aichach). Am 19. April war der Ort Unterbernbach der Schauplatz eines größeren Brandes. Um 5 Uhr Nachmittags, da alles noch auf dem Felde beschäftigt war, brach im Gasthause des Georg Mayr Feuer aus, das bei heftigem

Ostwinde so rasch um sich griff, daß im Verlaufe einer halben Stunde acht Gebäude in hellen Flammen standen, die auch total in Asche gelegt wurden. Mit der Ortsfeuerwehr vereinigten sich so rasch wie möglich die Feuerwehren von Haslangkreut, **Hörzhausen**, Aichach, Kühbach, Schrobenhausen, Inchenhofen, Oberbernbach, Stockensau, Schnellmannskreuth, Sainbach und Walchshofen zu ernster und schleunigster Rettung. Mit aller Anstrengung wurden die Pfarrgebäulichkeiten und die angrenzenden stark bedroht gewesenen Häuser noch gerettet. Mit Mühe konnte das Vieh und die wichtigsten Mobilien den Flammen entrissen werden, während die Futter- und Getreidevorräthe, die Ackergeräthe und noch viele Hauseinrichtungsgegenstände ein Raub der Flammen wurden. Herr Bezirksamtmann Mulzer und Herr Distriktstechniker und Feuerwehrkommandant Kober aus Aichach leiteten mit großer Umsicht und Rührigkeit bis Mitternacht die Lösch- und Rettungsarbeiten. Beschädigt wurde außer dem Feuerwehrmann Festl von hier, der vom Dache fiel, jedoch eine nicht bedeutende Verletzung erlitt, Niemand.“

1895 – Großbrand in Aresing – Hofnerhaus beinahe eingeäschert

Die Augsburger Postzeitung berichtet unterm 27. November 1895 von einem Großbrand in Aresing. Da sich benachbarte Feuerwehren unterstützten, können wir annehmen, dass auch die Hörzhausener Feuerwehr im Einsatz war.

„Schrobenhausen, 25. Nov. Gestern Abend brach um 6 1/2 Uhr in dem 1 Stunde von hier entfernten Pfarrdorfe Aresing in einem mit Heu und Stroh angefüllten Stadel Feuer aus, welches sich bei dem heftigen Winde so schnell verbreitete, daß in kurzer Zeit 7 Firste abbrannten. Das Pfarrhaus sowie das Anwesen des Kunstmalers Hofner standen lange Zeit in großer Gefahr; auf letzterem brannte schon das Dach leicht. Der furchtbare Wind trieb die Feuerfunken oft 10 Minuten weit mit sich in der Luft und hob ganze Feuergarben gegen Himmel. Der Sturm erschwerte durch die Rauchwolken die Annäherung an die Brandstätte ungemein. Verbrannt sind 200 M(ark) in Gold sowie 3 Schweine. Die hiesige freiwillige Feuerwehr kam um 7 Uhr Abends an den Brandplatz und verblieb bis 10 1/2 Uhr daselbst.“

Bisher erschienen:

Hörzhausen (I): Eine Chronik entsteht

Hörzhausen (II): Geschichte auf einen Blick

Hörzhausen (IV): Historische Ansichtskarten

Vom Maß aller Dinge – alte Maße und Gewichte in Baiern

geschrieben von Hans-Georg Hofmann | 12. August 2025

Hans-Georg Hofmann

Vom Maß aller Dinge – alte Maße und Gewichte in Baiern[1]

Mit lokalen und regionalen Beispielen und Bildern von Exponaten aus dem Schrobenhausener Stadtmuseum

„Maß, Größe, welche zur Vergleichung mit andern gleichartigen Größen als Einheit angenommen wird“

Mit diesen nüchternen Worten beschreibt ein „Lexikon der gesamten Technik“ vom Anfang des 20. Jahrhunderts (im Literaturverzeichnis siehe Lueger) den Sinn und den Gebrauch von Maßen (und Gewichten) und den Vorgang des Messens als „Vergleichung“.

Was Menschen im Alltag am häufigsten vergleichen wollen, ist die Größe von Dingen: die Breite des Esstisches, die Höhe der Garageneinfahrt im Vergleich zur Höhe des Autos, die Rahmenhöhe des Fahrrades, der Durchmesser der Kugelschreiber-Mine. Entsprechende Messmittel wie Rollmaß, Meterstab, Schieblehre sind heute verbreitet

und allgemein verfügbar. Sie basieren alle auf dem Meter, der internationalen Maßeinheit für Länge, Breite, Höhe.

Längenmaße

Früher wurden **Längenmaße** vom menschlichen Körper abgeleitet: **Schuh** oder **Fuß**, **Elle** – die Länge des Unterarmes, **Klafter** – der Abstand der Hände bei waagerecht ausgestreckten Armen. So trug jeder Mensch sein eigenes Maßsystem mit sich herum.

Das war natürlich für den Zweck des Messens nicht brauchbar. Deshalb wurden sogenannte Normale geschaffen: Für den Geltungsbereich einer Stadt oder einer Anzahl von Orten, die zu einem Kloster oder einer Hofmark gehörten, verbindlich vereinbarte Größen der gängigsten Maße. So war in einem begrenzten öffentlichen Bereich die Verbindlichkeit und Vergleichbarkeit des Messens gewährleistet. Dass aber das Messwesen in Pfaffenhofen und in Schrobenhausen übereinstimmte, davon konnte man nicht ausgehen.

Die Normale, das heißt ihre greifbaren Verkörperungen mussten den Bürgern zugänglich gemacht werden. In Regensburg befinden sich die Normale noch heute an der Außenwand des Alten Rathauses. Häufig wurden Normale an Kirchen oder anderen allgemein bekannten und gut zugänglichen Orten angebracht. In vielen Markthallen befanden sich Normale für die Getreidemaße.

der stat stuck
der stat öln
der stat
v. klafter

Altes Rathaus in Regensburg: „der stat schuch / der stat öln / u. der stat klafter“

Zollstock 1801 (Schrobenhausener Stadtmuseum)
Man erkennt die Einteilung in Halb- und Viertel-Zoll

Der Tischler hatte einen Zollstock, bei dem der Schuh noch weiter unterteilt war in zwölf **Zoll**, und der auch Markierungen für Halb- und Viertel-Zoll zeigte. Damit konnte er das Material für den neuen Küchenkasten seines Nachbarn so zuschneiden, dass dieser genau in die Nische passte, die er vorher ebenfalls mit seinem Zollstock ausgemessen hatte. Und der Zimmermann konnte sicher sein, dass die Balken, die er nach Klaftern, Ellen und Zoll beim Sägewerk bestellt hatte, sich zu einem neuen Dachstuhl fügen ließen. Aber: Das war nur dann der Fall, wenn das Sägewerk die gleichen Maße benutzte, wie der Zimmermann, was durchaus nicht selbstverständlich war. Die Uneinheitlichkeit des Messwesens verursachte Ärgernisse, die sich bis in den privaten Bereich der Bürger auswirkten: Der Tischler konnte nicht sicher sein, dass der Schrobenhausener Küchenkasten auch in die Nische in Pfaffenhofen passte.

Eine weitere Längeneinheit war die **Rute**, die vor allem zur Messung der Länge und Breite von Grundstücken benutzt, in Baiern jedoch hauptsächlich bei der Landesvermessung verwendet wurde. Die Rute war an den Schuh angeschlossen. Sie hatte – abhängig von Ort und Zeit – 10, 12 oder 14 Schuh und zeigte also die von den anderen Längenmaßen her bekannte Vielfalt.

Der Nachteil dieser regionalen Unterschiede für das Wirtschaftsleben wurde von der Obrigkeit früh erkannt. Schmeller [(2)] zitiert aus dem Jahre 1616, zur Regierungszeit von Herzog Maximilian I.: „Dieweil allberait A° 1553 die Eln auff die Landshueter Eln gericht worden, so ist unser Mainung, daß bemelte Landshueter Eln in unsern Fürstenthumb allain und kein ander gebraucht werde.“ Ob diese frühe Standardisierung allgemeine Beachtung fand, ist nicht bekannt.

Durch **königliche Verordnung** vom 28. Februar 1809 wurden in Bayern die Größenverhältnisse zwischen den Längenmaßen vereinheitlicht: Die Elle hatte 2 Schuh und 10 ¼ Zoll, der Klafter 6 Schuh, die Rute 10 Schuh.

Bei der Einführung des metrischen Maßsystems im Deutschen Reich 1872 wurde der (Bayerische) Zoll zu 2.432 cm, der Schuh zu 29,186 cm, die Elle zu 83,31 cm umgerechnet.

Bei den **Entfernungen** zwischen Ortschaften hat man es weniger genau genommen. Es genügte zu wissen, dass man von Schrobenhausen nach Aresing etwa eine Stunde fuhr und nach Aichach vier Stunden.

Die Stunde, wie heute der vierundzwanzigste Teil des Tages, wurde durch die Kirchenglocken oder, falls vorhanden, die Kirchturmuhr vorgegeben und war sicher keine genaue Zeitangabe.

Schmeller schreibt dazu: „Den Weg nach Meilen zu zählen, ist in Alt Baiern ganz unvolksmäßig. Man rechnet ihn … nach Stunden, d. h. so viel ein rüstiger Fußgänger in einer Stunde zurücklegt, was in der Regel eine halbe deutsche Meile ausmacht.“

Die deutsche **Meile** entsprach etwa 7500 m; außerdem kannte man die Postmeile zu 8600 m. Die bairische Meile maß etwa 7400 m.

Stundensäule aus München (Sandstein, um 1800) – Stadtmuseum München

Stundensäulen waren Entfernungsanzeiger für Reisende. Sie standen an den Ausfallstraßen und markierten die Einheit „Stunde“, die früher nicht nur ein Maß der Zeit, sondern auch eine Entfernungsangabe war. Eine geographische Stunde entsprach einer halben deutschen Meile oder 12.703 „baierischen Schuh“, das sind etwa 3,7 Kilometer. In diesem Verständnis bezeichnete die Säule die Strecke einer Gehstunde zur Stadtmitte.

Feldmaße

Landwirtschaftliche Flächen waren nicht nur Produktionsmittel, sondern auch Handelsgüter: Sie wurden gekauft und verkauft, verpfändet, beliehen und versetzt.

In einer Urkunde vom 29. September 1491 [(3)], mit der ein Landwirt ein Darlehen aufnimmt und dafür jährlich den Ertrag von zwei Äckern entrichtet, heißt es: „… wir dürfen von den vorgenannten zwei Äckern nichts verbumbern, versetzen oder verkaufen.“ („Verbumbern“ bedeutet „auf Pump erwerben bzw. verkaufen“.) Er durfte also den Marktwert des als Sicherheit eingesetzten Pfandes nicht vermindern.

Wie für andere Handelsgüter war es notwendig, die Größe und damit den Wert landwirtschaftlicher Grundstücke zu ermitteln und zu vergleichen. Als Flächeneinheit für Grünland diente das **Tagwerk**, ursprünglich die Fläche, die an einem Tag gemäht werden kann. Nun hängt diese Fläche – unter anderem – von der Bodenbeschaffenheit und von der Witterung ab und war also nicht überall und nicht jederzeit von gleicher Größe.

Zum Zwecke der „Vergleichung“ war also eine allgemeinere Festlegung der Maßeinheit Tagwerk notwendig. Durch die königliche Verordnung von 1809 wurde auch das Feldmaß an den Schuh angeschlossen, indem ein Grundstück von 40 000 Quadratschuh Fläche als ein Tagwerk groß definiert wurde. Ein Grundstück von einem Tagwerk konnte also 200 Schuh mal

200 Schuh messen. Dieses Tagwerk variierte zwar mit dem Schuh, aber es ermöglichte die reproduzierbare Vermarkung und Vermessung von Grundstücken.

Flächeneinheit für Ackerland war der **Juchert**, das Feld, das man an einem Tag pflügen kann. In dem Namen Juchert steckt das lateinische Wort iugum = Joch, Paar von Zugtieren; es vermittelt das Bild des Landwirts, der mit seinen Ochsen ackert. Wie das Tagwerk wurde der Juchert 1809 ebenfalls auf eine Größe von 40 000 Quadratschuh

festgelegt.

Weit verbreitet war auch das **Dezimal**, eine Fläche, die ein Zehntel des Tagwerks ausmachte, zum Beispiel 80 Schuh mal 50 Schuh.

Der **Morgen**, als Feldmaß in anderen Teilen Deutschlands verbreitet, hatte eine dem Tagwerk entsprechende Größe. Er war aber in Baiern nicht gebräuchlich.

Ein merkwürdiges Feldmaß ist der **Bifang**. Schmeller schreibt dazu: „Der Bifang, Plural die Bifäng, der Ackerbalken, das sind die, beim wiederholten Hin= und Herfahren mit dem Pflug … losgeschnittenen Streifen Erde, welche eine Erhabenheit zwischen zwey Vertiefungen (Furchen) bilden. … Die Bifänge im bairischen Flachland bestehen gewöhnlich aus vier solcher Erdstreifen. … So findet man in Urkunden häufig die Äcker nach der Zahl ihrer Bifänge bestimmt, deren Länge indessen äußerst verschieden sein kann. … Allein, da gewöhnlich in den Feldfluren mehrere gleichlange Äcker neben einander liegen, so kommt es bey einzelnen oft nur darauf an, ihre Breite zu kennen.“ Wieder die Urkunde vom 29. September 1491: „… meine zwei Äcker … der eine … siebenundzwanzig Pifang hat, der andere … hat neun Pifang.“

Ein Ratsprotokoll aus dem Schrobenhausener Stadtarchiv vom 22. Mai 1773 [(4)] befasst sich mit der Bitte des Stadtpfarrers Nikolaus Oberbauer, ihm ein Stück von einem gemeindeeigenen Grund zu verkaufen, auf dem er einen Garten anlegen will. Die Größe dieses Areals wird mit „33 geometrischen Ruten oder 2 Tagwerk“ angegeben. Die **geometrische Rute** ist demnach ein Feldmaß, das etwa 2400 Quadratschuh oder – wenn man die Rute, wie sie 30 Jahre später standardisiert wurde, zu 10 Schuh annimmt – 24 Quadratruten entsprach. Flächen wurden offenbar in diesem Maß selten gemessen, sonst wäre in dem Protokoll nicht die Umrechnung in Tagwerk angegeben worden.

Hohlmaße

Das bekannteste Hohlmaß ist die **Maß-Kanne**, meist einfach die **Maß**. Sie war das Volumen des Steinkrugs, aus dem das Bier getrunken wurde. Gebräuchlich war daneben die **Halbe** Maß, auch **Seidel** genannt und die **Quart** = Viertel (Maß). (Eine Redensart, die von Schmeller überliefert und ins Schriftdeutsche übersetzt wurde: „Wer seinen Durst mit Seideln labt, fang´ besser gar nicht an.“)

Die regionalen Unterschiede sind bei der Maß wohl gering gewesen. Die Töpfer in Keferloh und anderswo werden gewusst haben, wie groß der Keferloher sein muss und wo der Eichstrich anzubringen ist, damit sich kein Biertrinker in Baiern benachteiligt fühlen muss.

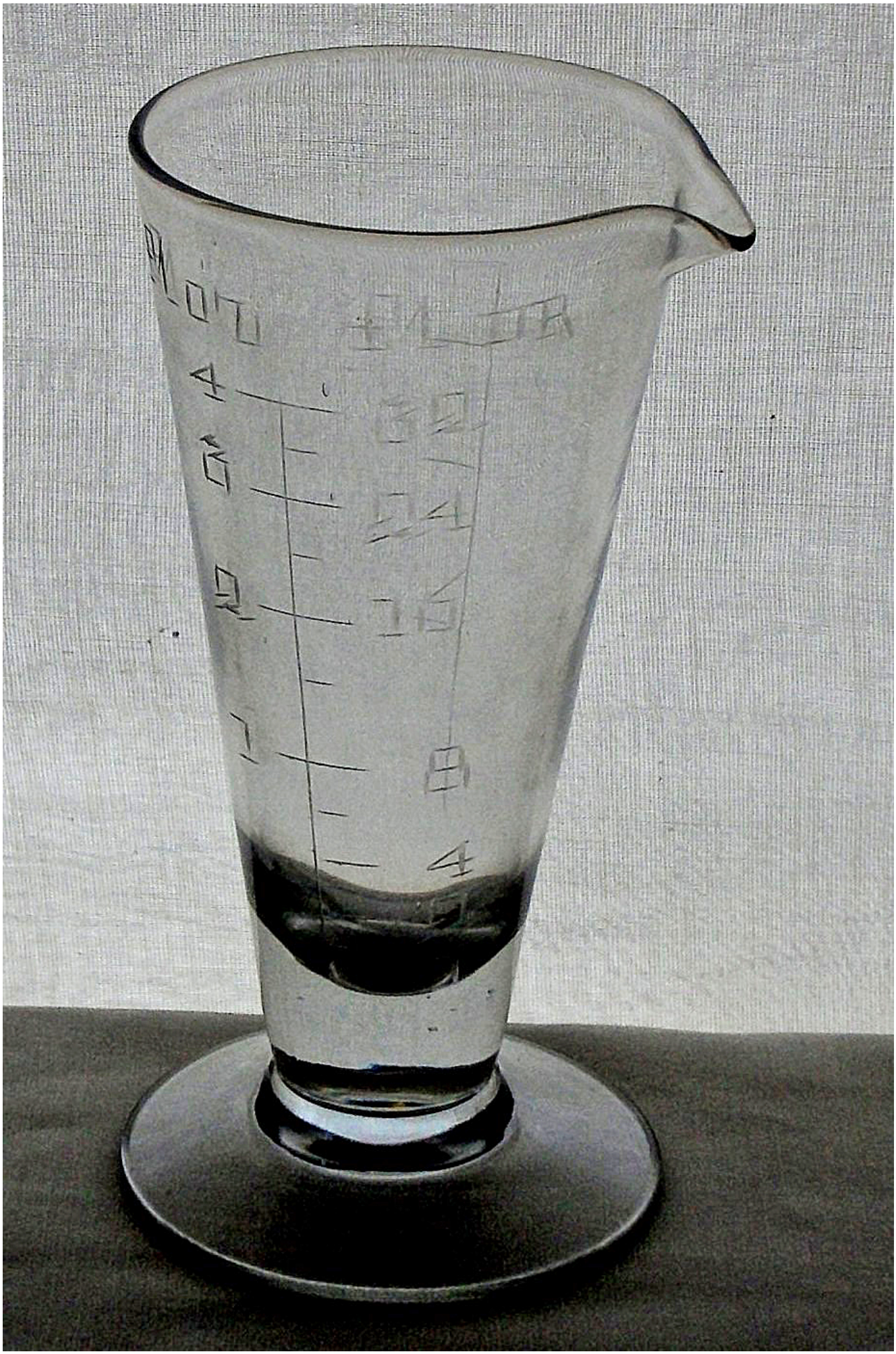
Die Maß wurde anlässlich der Vereinheitlichung des Messwesens im Deutschen Reich auf

1,069 Liter festgelegt.

Größere Flüssigkeitsmengen wurden mit dem **Schenkeimer** oder einfach **Eimer** gemessen. Er hielt 60 Maß. Davon unterschieden war der **Visiereimer** zu 64 Maß, nach dem der Inhalt von Fässern ausgemessen wurde.

Der Eimer wurde – wie auch andere alte Maße – nach der Einführung des metrischen Maßsystems weiter verwendet. So gibt Alexander Höcht am 23. Oktober 1873 für seine Brauerei die Herstellung von jährlich 1400 Eimern Bier an und für die Brennerei 25 Eimer Branntwein. Jakob Stief meldet am 19.Februar 1875 für seine Bierwirtschaft 800 Eimer Bierverbrauch. [(5)]

Die **Apotheken**, in denen sehr kleine Flüssigkeitsmengen genau gemessen werden mussten, benutzten – wie beim Gewicht – ein eigenes Maßsystem. Es geht aus von der **Gallone** mit 4546,1 Millilitern, die unterteilt ist in 160 **Flüssigkeits-Unzen** und diese in je acht **Flüssigkeits-Drachmen**.



Messgefäß mensuriert in Flüssigkeits-Unzenund -Drachmen

Messgefäße aus der Bachhuberschen Apotheke – metrisch mensuriert

Für den Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und anderen Schüttgütern wie Salz oder Mehl waren eigene Hohlmaße oder **Trockenmaße** gebräuchlich. Hier waren die regionalen Unterschiede so beträchtlich, dass der Handel mit diesen Produkten erheblich erschwert war. Deshalb wurde bereits in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts versucht, die sogenannten Getreidemaße zu vereinheitlichen.

Am 25. Mai 1731 erließ Kurfürst Karl Albrecht ein **„Mandat … wegen der Getraidmässerey“** [(6)], in dem er schreibt, daß „Uns deß öfftern hinterbracht, und fürgestellet worden, Wür es auch von selbsten gnädigst ermessen, wie nutzlich es seye, daß die in unseren Landen sich verschaidentlich bezaigende Trayd=Mässerey in eines und zwar in das hiesige Münchner=Maß reduciert werde.“ Dazu hat er geeichte Muster-Gefäße *(Normale!)* von den Münchner Trockenmaßen „verfertigen und unsern Regierungen zuschicken lassen.“ Die Regierungen in den „Haubt=Stätten München,

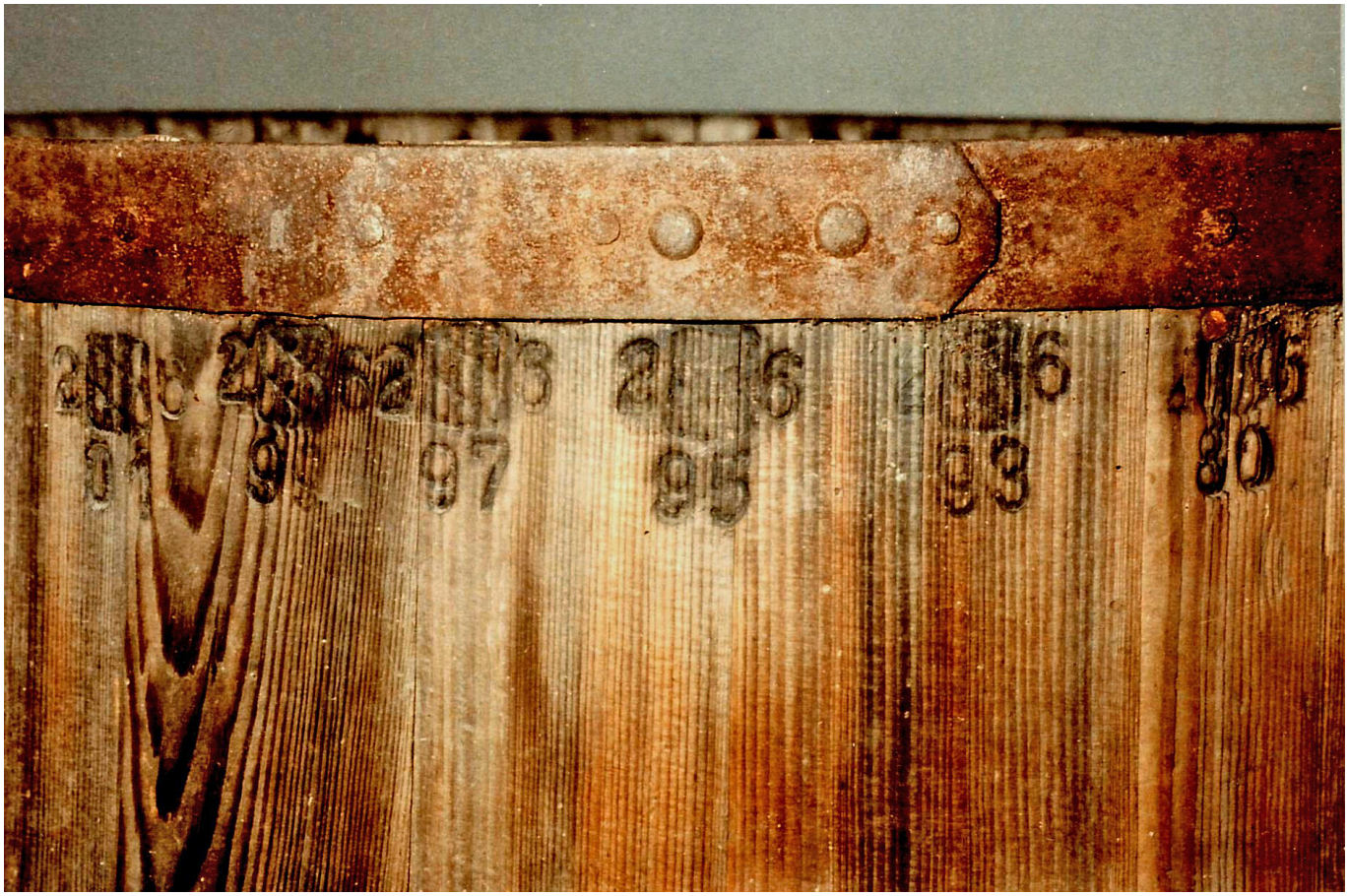
Landshuet, Straubing, Burghausen und Ingolstatt“ werden angewiesen, dafür zu sorgen, dass „alle in jedem Regiments=District entlegene Pfleg=Gerichts, Mautt= und Casten=Beambte, Clöster, Hofmarchen Stätt und Märckt“ solche Normale beschaffen und künftig anstelle der bisherigen unterschiedlichen Maße (es werden aufgezählt: „Schaaf, Mutt, Staab, Vierling, Kibl oder Säck, wie dieselbe ohne Ausnamb Nammen haben“) verwenden.

Um die Einführung des Münchner Maßes zu erleichtern, wird vorgeschrieben, dass „jene Stätt= und Märckts=Obrigkeiten, bey denen die Schrannen= Trayd= oder Wochen=Märckt gehalten werden, die baldigst an sich bringende hiesige Münchner=Mässerey in Gegenwart 4 aigens hierzue verpflichter Burgerlicher Raths=Freunde öffters auß= und abzumessen, und sohin die Vergleichung derselben, und der alten bißhero im Brauch gehabten Mässereyen deutlichen außgeschribner, an dem Rathhaus auf ainer Tafel anhangen zlassen haben.“ Schließlich wird noch eine Frist für die Umsetzung der Maßnahmen gesetzt: „So werden Wür nach Verfliessung obberührtern Terminus Michaeli weder in Kauff oder Verkauff auf öffentlichen Schrannen, Trayd=und Wochenmärckten, den Gebrauch einer anderen, als der hiesigen Mässerey, beyneben nicht gedulten.“

Eine weit- und umsichtige Anordnung! Es ist wohl nicht dazu gekommen, dass sie bis Michaeli 1731 vollständig umgesetzt wurde, aber sie war ein entscheidender Schritt zur Beendigung eines chaotischen Zustandes.

Das **Schaff** war als Hohlmaß die Basisgröße für das Messen von Trockenprodukten – Schmeller: „Das Schaff, Diminutiv Schäfflein, Schäffel. Gefäß von Böttcherarbeit, nach oben offen, …“. Man kann sich die Form des entsprechenden Behälters vorstellen!

Hier ist ein Wort zur Aussprache angebracht. Schmeller weist darauf hin, dass in der bairischen Mundart Diminutive wie Schäffel (= hochsprachlich Scheffel) oder Mässel nie mit Umlaut, sondern mit dem einfachen Laut ausgesprochen wurden: Schaffel, Massl.



Schaff aus dem Besitz des Melbers und Salz-Stößlers Georg Mühlbauer mit Eichmarken von 1880 bis 1901 am oberen Rand (Fotos: Rödig)

Das mit dem Mandat von 1731 verordnete Münchner Getreidemaß ist **der Münchner Schäffel**, der **6 Münchner Metzen** enthält. Der Metzen hat **4 Viertel**. Weitere Unterteilungen des Metzens gehen hinab bis zu 32 Dreißigern und 128 Mässeln in einem Metzen.

Regional unterschiedlich gab es vor der gesetzlichen Regelung eine Vielfalt an Unterteilungen des Schaffs oder Schäffels, die von Schmeller in seinem großen Artikel über das Schaff dargestellt werden.

Das **Äquivalent** des Schäffels **im metrischen System** findet sich in einem Zeitungs-Bericht vom 9. Januar 1847 über die Münchner Schranne. Dort heißt es „45 bayrische Schäffel = 100 Hektoliter“. Demnach hält ein Schäffel etwa 222 Liter, der Metzen etwa 37 Liter. (Die spätere offizielle Umrechnung ergab 222,36 Liter bzw. 37,06.) Seit den Napoleonischen Kriegen war das metrische Maß-System in Baiern bekannt, obwohl es nicht offiziell eingeführt war.

Die von der kurfürstlichen Regierung 1731 beklagte **uneinheitliche „Getreidmässerei“** mit ihren Folgen für die Wirtschaft war auch im engeren Umkreis von Schrobenhausen

erkennbar.

Für **Schrobenhausen** findet man Archivalien, in denen, ähnlich wie im kurfürstlichen Mandat verfügt, die alten und neuen Maße einander gegenübergestellt sind.

Eine Getreiderechnung von 1750 aus dem Schlossarchiv Sandizell [7] listet die Korngülten aus Edelshausen auf, die dem Grundherrn entrichtet werden müssen. Am Anfang steht eine „**Resolvierung**“, ein Vergleich des Schrobenhausener Kornmaßes mit dem neuen Münchener Maß. Daraus geht hervor, dass in Schrobenhausen der Schäffel wie in München in sechs Metzen, dieser in vier Viertel unterteilt waren. Die Schrobenhausener Maße waren aber um ein Achtel größer als die Münchner. Mit dem obigen Wert des Münchner Schäffels umgerechnet, hält der Schrobenhausener Schäffel 250 Liter, der Metzen also etwa 42 Liter.

Dieses Dokument enthält auch eine Umrechnung des Maßes von **Rain am Lech**. Dort hält der Schäffel 259 Liter. Im Unterschied zu München und Schrobenhausen ist er aber in acht Metzen zu je 32,5 Liter unterteilt.

Resolvierung.

Der Alt Schrobenhauser und Rain,
wie in der Münchner Tragt Mäßerey

Alte Schrobenhauser Mäßerey der Schäffel	Metzen	Viertl		Rain Kern, Korn, Gerstl und Haniflorner Schäffel	Münchner Schäffel	Metzen	Viertl
—	—	3		machen in	—	—	3 3/8
—	1	2			—	1	2 3/4
—	3	—			—	3	1 1/2
1 od.	6	—			1	—	3

In einem Dokument von **Mühlried** aus der Mitte des 17. Jahrhunderts wird der dortige Schäffel in fünf Metzen unterteilt; die Größe des Schäffels ist nicht angegeben.

In **Pfaffenhofen** hielt der Schäffel 239 Liter und war in vierzehn Strich zu je 17,1 Liter unterteilt.

Schrobenhausen, Rain am Lech, Mühlried, Pfaffenhofen: Vier Orte, die man als beispielhaft annehmen kann, haben vier verschiedenen Kornmaße: Man kann ermessen, wie schwerfällig das Wirtschaftsleben im Lande funktionierte. Bis zu einer wirkungsvollen Abhilfe dauerte es noch bis zur Reichsgründung.

Zinnmaße 1851 –Eichmarken auf dem oberen Rand (Stadtmuseum Schrobenhausen)

Getreidemaße nach 1872 – in Litern vermessen und geeicht (Stadtmuseum Schrobenhausen)

Weitere landwirtschaftliche Maße

Weitere, teilweise nur regional benutzte **landwirtschaftliche Maße**:

Das **Sumber** (Schmeller: Das Sumber oder Sümber, Korb, besonders ein dichter, aus Stroh geflochtener), auch **Sümer** oder **Simri** genannt, war als Getreidemaß in Franken gebräuchlich. Seine Größe variierte regional sehr stark; es konnte zwischen 80 und 600 Liter halten.

Das **Mutt** war ein Getreidemaß, an dem man die regionale Vielfalt der ursprünglichen Maße besonders gut erkennen kann. Nach Schmeller machte „das Mutt in Mühldorf 4 Schäffel, 4 Metzen, 3 Viertel und 2 Sechszehntel, in Wasserburg und Rosenheim 4 Schäffel, 2 Metzen, 1 Viertel Münchner Maßes, … in Traunstein 6 Münchner Schäffel. Das Eichstätter Mutt enthielt 28 Metzen.“ Weitere ähnliche Getreidemaße wurden in Franken und Schwaben gebraucht.

Ein verbreitetes Maß für Handelswaren war der **Saum**. Er bezeichnete ursprünglich die Last, die der Säumer auf seinem Pferd über die Alpen transportierte und entsprach ungefähr 250 Pfund. Später wurde er allgemein für große Warenmengen gebraucht und bezeichnete dann oft Großhandels-Waren im Gegensatz zu Waren im Detail-Verkauf. Deshalb wurde im Flachland der Großhändler auch als Säumer bezeichnet.

Ein spezifisches Maß war auch der **Holzklafter**, die Volumeneinheit für Brennholz. Ein Holzklafter maß ein Klafter Breite mal ein Klafter Höhe mal Scheitlänge, also ungefähr drei Kubikmeter.

Gewichte

Grundeinheit für die Gewichtsmessung war das **Handelspfund**, auch kurz als **Pfund** bezeichnet, das 560 Gramm entsprach. Hundert Pfund waren ein **Zenten**. (Bei Eiern wurde der Zenten auch als Zählmaß verwendet: Ein Zenten = 100 Stück.)

Die weitere Aufteilung:

1 Pfund = 16 Unzen = 32 Lot = 128 Quent = 512 Pfennig = 7680 Gran.

Im Alltag der Bevölkerung waren die Gewichtsmaße zum Beispiel bei der Herstellung und beim Kauf von Brot zu beachten. Brot war wie heute eines der wichtigsten Nahrungsmittel. Deshalb wurde der Preis des Brotes – wie der anderer Grund-Nahrungsmittel – vom Magistrat reguliert und bei Bedarf an die Entwicklung der Getreidepreise angepasst.

Die verschiedenen Brotsorten hatten festgelegte (niedrige) Preise, die nicht

beliebig unterteilt werden konnten. Die Regulierung des Brotpreises erfolgte deshalb so, dass das vorgeschriebene Gewicht der einzelnen Brotsorten nach dem Getreidepreis variiert wurde. [8]

Ein Beispiel aus dem späten 17. Jahrhundert [9]:

Am 10. November 1689 kostete der Weizen 9 Gulden (je Schäffel). Für die Semmel zu einem Pfennig war ein Gewicht von 2 Lot 2 Quent 2 Pfennig, also etwa 46 Gramm, vorgeschrieben. Das Ein-Kreuzer-Röggl musste 14 Lot 2 Quent, etwa 250 Gramm, wiegen.

Am 20. Oktober 1690 lag der Preis für Weizen bei 7 Gulden 2 Schilling Pfennige. Entsprechend musste das Brot schwerer sein: Die Ein-Pfennig-Semmel hatte 3 Lot 2 Pfennig, etwa 55 Gramm, und das Röggl zu einem Kreuzer 16 Lot 2 Quent, etwa 290 Gramm.

Der **Pfennig** kommt hier mit **zwei unterschiedlichen Bedeutungen** vor: Als Währungseinheit ist er der zweihundertvierzigste Teil des Guldens, als Gewichtseinheit der fünfhundertzwölfte Teil des Pfundes.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Gewichte der Brote wurden vom Stadtmagistrat kontrolliert. Man findet in den Ratsprotokollen immer wieder Einträge über die Bestrafung von Bäckern wegen zu niedrigen Brotgewichts. So wurde am 29. Juli 1701 bei zwei Bäckern, Josef Grabmayer und Georg Harter, zu leichtes Brot gewogen; sie wurden mit Geldstrafen belegt [10].

Neben dem Handelsgewicht gab es zwei weitere „branchenbezogene“ Gewichtssysteme, die früh im 19. Jahrhundert in Deutschland Länder-übergreifend normiert worden waren.

Das erste war das **Münzgewicht**, das auch für ungemünzte Edelmetalle verwendet wurde. Es basierte auf der **Kölnischen Mark**, die etwa 234 Gramm hielt und in **8 Unzen, 64 Quentchen und 256 Pfennig** unterteilt war.

Betrügerische Münzverschlechterung, also die Verminderung des Feingehalts einer Münze an Gold oder Silber und Ersatz durch minderwertige Metalle, kam so häufig vor, dass vor allem Kaufleute und Händler sich dagegen schützen mussten. Dazu gab es Feinwaagen mit Gewichts-Sätzen, die mit den Gewichten der gängigen „echten“ Münzen identisch waren. Die schlechten Münzen waren leichter als die unverfälschten. Mit der Münzwaage konnten sie schnell und zuverlässig erkannt und als Zahlungsmittel zurückgewiesen werden.

Feinwaage zur Münzprüfung 1856 (Stadtmuseum Schrobenhausen)

Als zweites spezifisches System gab es das **Apothekergewicht**, dessen Anwendungsgebiet sich aus dem Namen ergibt. Das **Apothekerpfund** entsprach etwa 360 Gramm und war unterteilt in **12 Unzen, 96 Drachmen 288 Skrupel und 5760 Gran**.

Das **Pfund** wurde vielfach auch als **Zähleinheit** benutzt und entsprach 240 Stück. So konnte man von einem Pfund Kälberstricke, einem Pfund Zaunlatten oder auch einem Pfund Pfennig sprechen. Eine weitere Zähleinheit war der **Schilling**, der 12 Stück bedeutete.

Beide Zähleinheiten haben lange überlebt in der britischen Währung: Ein Pfund Sterling =20 Shilling zu je 12 Pence = 240 Pence.

Salz

Salz wurde bis in das 20. Jahrhundert hinein nicht nur als Speisewürze, sondern auch

zum Konservieren von Fleisch und Gemüse oder zur Fermentierung von Weißkohl zu Sauerkraut verwendet. Auch verschiedene Gewerbe wie Brauereien, Färber, Gerber hatten Bedarf an Salz. Die Menge, die pro Kopf der Bevölkerung verbraucht wurde, war ein Vielfaches der heutigen Menge. Salz war ein wichtiges und begehrtes Handelsgut: “Weißes Gold“.

Das Salz wurde in den Salinen nach dem Trocknen in hölzerne konische Fässer – Kufen – kräftig eingestampft, so dass eine kompakte Masse entstand. Diese **Kufe** bzw. ihr Inhalt, die **Scheibe** Salz, war die Versand-Einheit und zugleich das Handelsmaß. Eine Scheibe wog ungefähr eineinhalb Zenten oder 85 Kilogramm.

Der Ausstellungs-Katalog „Salz Macht Geschichte“ (siehe Literatur-Verzeichnis) ist eine umfassende Dokumentation über die Gewinnung, den Transport und die Handelswege des Salzes in Bayern. Er ist ein Muss für alle, die sich detaillierter über das Weiße Gold informieren wollen.

Hölzerne Salzschaufel des Melbers und Salzstößlers Georg Mühlbauer

Schrobenhausen bezog sein Salz von den landesherrlichen Salzämtern in München und Ingolstadt, seltener auch aus dem Fürstentum Pfalz-Neuburg. Im städtischen

Salzstadel wurden die Scheiben zerstampft und an die Hockner [11] verkauft, die sie Dreißiger-weise weiterverkauften. Der Verkaufspreis war von der Stadt vorgeschrieben.

Eine Episode über die Folgen unterschiedlicher regionaler Maße: Im Januar 1765 beschwerten sich die Hockner, weil die Ingolstädter Salzscheiben kleiner als die 83 Dreißiger waren, nach denen die Stadt den Verkaufspreis kalkuliert hatte [12]. Die Stadt wandte sich an den Salzbeamten in Ingolstadt mit der Bitte, der Vorschrift entsprechende Salzscheiben zu liefern. Dieser teilte mit, dass im Salzamt jede Scheibe überprüft und falls erforderlich, auf 83 bis 84 Dreißiger aufgefüllt werde. Die Stadt wählte dann aus ihrem Bestand drei Salzscheiben aus und ließ sie vom Eichmeister, von den Hocknern und vom Ratsdiener in Dreißigern ausmessen. Es stellte sich heraus, dass die Scheiben zwischen 71 und 75 Dreißiger hielten. So war also 25 Jahre nach der Anordnung des Kurfürsten der Schrobenhausener Dreißiger noch um etwa 10 Prozent größer als der Ingolstädter.

Der letzte und zu seiner Zeit einzige Salzstößler in Schrobenhausen war der Melber Georg Mühlbauer. Er hatte 1884 eine Hypothek auf sein Haus zugunsten der bayerischen Salinen-Verwaltung eintragen lassen. Dies war die Bedingung, dass er mit Salz beliefert wurde.

Von seinem Salzhandel ist eine hölzerne Schaufel erhalten geblieben.

Wasser

Bernhard Rödig [13] hat beschrieben, wie ab Mitte des 15. Jahrhunderts Wasser aus den umgebenden Moosen und Quellhorizonten in Deichel-Leitungen in die Stadt geführt wurde. So stand der Bevölkerung frisches Wasser in Röhrbrunnen zur Verfügung und man war nicht auf das Wasser aus dem Stadtbach oder den Stadtgräben angewiesen.

Viele Bürger, vor allem Gewerbetreibende wie Bräuer, Färber oder Johannes Senser für seine Tuchfabrik, waren auf fließendes reines Wasser in ihrem Betrieb angewiesen. Sie konnten auf eigene Kosten eine Leitung auf ihr Grundstück legen, deren lichter Durchmesser entsprechend ihrem Bedarf festgelegt wurde. Die Wassermenge, die sie bezogen, wurde in **Steften** gemessen. Ein Steften entsprach einem Fluss von zwei Maß pro Minute. Im 17. und

18. Jahrhundert lagen die üblichen Wassermengen, die die Stadt lieferte, zwischen einem Viertel und einem Steften pro Anschluss.

Die Gebühr, die die Stadt für das gelieferte Wasser verlangte, war recht hoch: 1712 ließ sich der Färber Hans Georg Scheffler einen Viertel Steften liefern und bezahlte dafür einen Gulden jährlich [14]. (Zum Vergleich: Am 16. Oktober 1711 kauft der Färber Franz Knogler das sogenannte Käsränftelsche Haus in Schrobenhausen für 400 Gulden

[15].)

Ein Maß für die Ergiebigkeit von Solequellen war das **Röhrl**. Es entsprach in Reichenhall einem Fluss von 20 Kubikmetern in 24 Stunden.

Die bayerische Landesvermessung 1801

Was hat die bayerische Landesvermessung mit den bairischen Maßen und Gewichten zu tun? Zum ersten Mal wurde bei dieser Gelegenheit die künftige universelle Längeneinheit, das **Meter**, verwendet.

Bayern hatte im zweiten Koalitionskrieg an der Seite Österreichs gegen Frankreich gekämpft. Nach dem Sieg der Franzosen bei Hohenlinden besetzte die französische Armee ganz Süddeutschland bis sie 1802, nach dem Frieden von Lunéville, wieder abzog.

Die Franzosen installierten 1800 in Nymphenburg eine „Commission des routes“, die für die Heeresführung eine genaue Karte von Bayern herstellen sollte. Nach ihrem Abzug entstand daraus das Bayerische Topographische Büro, das von Kurfürst Maximilian IV. Joseph mit der Fortsetzung der von den Franzosen begonnenen Arbeit beauftragt wurde.

Als erster Schritt der Landesvermessung war es erforderlich, die Länge einer „Basislinie“ für die Triangulierung [16] mit äußerster Genauigkeit zu bestimmen. Die Endpunkte dieser Linie lagen in München am Föhringer Ring bei St. Emmeram und bei Aufkirchen westlich von Erding. Diese Endpunkte wurden durch Granitpyramiden gekennzeichnet und sind somit noch heute erkennbar.

Die Leitung der Vermessung dieser Linie übernahm der französische Ingenieurgeograph Charles Rigobert Bonne. Die Arbeiten begannen am 25. August 1801. Die Länge der Strecke durch das menschenleere Erdinger Moos wurde mit Holzstangen von fünf Metern Länge „abgeschritten“. Nach 42 Tagen ergab sich die Länge der Basislinie zu 21 Kilometer 653 Meter 80 Zentimeter. Messungen mit heutigen modernen Mitteln zeigten, dass Bonne sich um weniger als einen Meter „vermessen“ hatte.

Da in Bayern das Meter noch nicht eingeführt war, wurde die Basislänge in bayerische Ruten zu je 10 Schuh umgerechnet und ergab 7 419,267 Ruten.

Basispyramide Aufkirchen

Von den Endpunkten der Basislinie wurden dann die Winkel zu den nächsten trigonometrischen Punkten ermittelt und so schrittweise die Triangulierung des Landes durchgeführt. Damit wurden die Grundlagen für die ersten genauen Flurkarten im Maßstab 1:5000 geschaffen, die mit den im Laufe der Zeit erforderlichen Revisionen über viele Jahrzehnte der Kartographie Bayerns zugrunde lagen.

Vereinheitlichung der Maße und Gewichte in Bayern 1809

Ein neuer Vorstoß zu einem in ganz Bayern einheitlichen Messwesen unternahm König Maximilian I. Eine Verordnung vom 28. Februar 1809 zur „Einführung eines gleichen Maß-, Gewichts- und Münz-Fußes …“ erklärte die gesamten Münchner Maße, also nicht nur wie in dem Mandat von 1731 die Hohlmaße zur Getreidemessung, für das ganze Königreich als verbindlich und setzte damit fort, was, offenbar wenig erfolgreich, seit mindestens Anfang des 18. Jahrhunderts angestrebt worden war.

Das metrische Maßsystem wird eingeführt

Erst mit der Reichsgründung kam das Ende der Vielfalt des Messwesens in Deutschland. Das metrische Maßsystem wurde durch Reichsgesetz vom 16. April 1871 mit Wirkung ab 1. Januar 1872 verbindlich eingeführt.

Die amtlichen Aktivitäten wurden sofort auf das neue System umgestellt. Im Stadtarchiv ist das „Schrannen-Manual 1802 – 1892“ [(17)] erhalten. In diesem Archivale sind für jede Schranne (also wöchentlich) und für die vier Getreidearten Weizen, Roggen, Gerste und Hafer jeweils die Mengen an Getreide festgehalten, die zur Schranne geliefert und die verkauft wurden, sowie die Preise, die bezahlt wurden. Die Maßeinheit war zunächst der (Münchner) Schäffel. Am Anfang der Eintragungen für das Jahr 1872 findet sich die Notiz: „Vom Jahre 1872 an Maaß und Preis pro Hektoliter“.

Schwieriger und langwieriger war die Umstellung im privaten Bereich. Es gab manche Hindernisse. Die Anwendung der alten Maßeinheiten hatte eine lange Tradition; sie waren seit alters vertraut. Die neuen Einheiten mussten in Tabellen nachgeschlagen oder aus den alten umgerechnet werden. Ihre Benennungen waren ungewohnt und wirkten abstrakt gegenüber den vertrauten alten Namen.

Tabellen

zur

Umwandlung

des bayerischen Längen- & Flächen-Maaßes in metrisches Maaß

und umgekehrt.

Zum dienstlichen Gebrauche

bearbeitet vom

Kgl. bayer. Kataster-Bureau.

Mit einer lithographirten Tafel.

Vierte Auflage.

Zu Verlage des Conservatoriums des Kgl. bayer. Kataster-Bureau.

Preis 1 Mark.

ZENTRALBIBLIOTHEK SCHROBENHAUSEN

Inv. N: 110 Abt. I.

München 1890.

Kgl. Hof- und Universitäts-Buchdruckerei von Dr. C. Wolf & Sohn.

Ein vielgenutztes Hilfsmittel

Inzwischen hat sich das metrische Maßsystem wie in Bayern nahezu weltweit durchgesetzt. In Baiern kennt man noch die Namen der alten Maßeinheiten: Zoll, Tagwerk, Unze und Schäffel. Ihre ursprüngliche Funktion ist eine geliebte Erinnerung.

Anmerkungen

(1) Ich verwende die Bezeichnung Baiern wie üblich als Synonym für Altbaiern, während mit Bayern das Territorium des Königreichs gemeint ist.

(2) Johann Andreas Schmeller: Bayerisches Wörterbuch. Dieses Werk, dessen erste Auflage 1827 – 1837 erschien, ist auch heute noch unentbehrlich für jeden, der sich für bairische Sprache, Kultur und Geschichte interessiert. Ich verwende es in der Folge häufig, ohne jedes Mal Schmellers Namen zu erwähnen.

(3) Stadtarchiv Schrobenhausen – Darlehensvertrag zwischen Hans Will und der Dreifaltigkeitskirche Peutenhausen vom 29. September 1491

(4) Stadtarchiv Schrobenhausen – Ratsprotokolle B 106

(5) Stadtarchiv Schrobenhausen – Gewerbeanmeldungen Schrobenhausen A 20/8

(6) Sammlung der neuest und merkwürdigisten Churbaierischen Generalien und Landesverordnungen, N. IX. München 1771.

(7) Stadtarchiv Schrobenhausen – Edelshauser Getreiderechnung 1750. Bestand Schloßarchiv Sandizell, R. 31

(8) Die Obrigkeiten waren sich des Einflusses bewusst, den der Brotpreis auf das Wohlergehen und die Stimmung in der Bevölkerung hatte.

(9) Stadtarchiv Schrobenhausen – Ratsprotokolle B 66 und B 67

(10) Stadtarchiv Schrobenhausen – Ratsprotokolle B 76

(11) Hockner waren ursprünglich Händler, die ihre Ware auf der Rückentrage, der Hucke, trugen. Später wurden allgemein Kleinkrämer als Hockner bezeichnet.

(12) Stadtarchiv Schrobenhausen – Salzakte, Akten Nr. 39, 40 und 41

(13) Rödig, Bernhard: Wasser für die junge Stadt. In: Direktor, Max (Hrsg.): Schrobenhausen im Mittelalter. Schrobenhausen 1997

(14) Stadtarchiv Schrobenhausen – Ratsprotokolle B 80

(15) Stadtarchiv Schrobenhausen – Briefprotokolle 1711 – 1713

(16) Triangulierung = Dreiecksmessung. Traditionelle Methode der Landesvermessung. Dazu wurde das Land durch ein Netz von gedachten Dreiecken überzogen, deren Eckpunkte (Trigonometrische Punkte) dauerhaft festgelegt wurden. Sie wurden so im Gelände ausgewählt, dass sie wechselseitig mit Theodoliten angepeilt werden konnten. Die Länge einer der Verbindungslinien musste mit äußerster Genauigkeit bestimmt werden. Sie war die sogenannte Basislinie des Netzes. Die Lage der weiteren Punkte konnte dann schrittweise durch (die wesentlich einfachere) Winkelmessung ermittelt werden.

(17) Stadtarchiv Schrobenhausen – A 20/7

Literatur

- Lueger, Otto: Lexikon der gesamten Technik … . 2. Auflage, Stuttgart, Leipzig 1904 – 1910
- Meyers Großes Konversations-Lexikon. 6. Auflage, Leipzig und Wien
- 1905 ff.
- Salz Macht Geschichte. Katalog und Aufsätze zur gleichnamigen Ausstellung. Haus der Bayerischen Geschichte. Hrsg. von Manfred Treml … – Augsburg 1995
- Schlender, Johannes: Über das Messen von Längen vor 1872.
- In: Restaurator im Handwerk – Die Fachzeitschrift für Restaurierungspraxis 3/2015
- Schmeller, Johann Andreas: Bayerisches Wörterbuch. 2. Ausgabe, München 1872 –1877 (Nachdruck 1985)
- Scholz, Günter & Klaus Vogelsang: Einheiten – Formelzeichen – Größen. Leipzig 1991
- Stadtarchiv Schrobenhausen: Verschiedene Archivalien
- Trapp, Wolfgang: Kleines Handbuch der Maße, Zahlen Gewichte und der Zeitrechnung. 2. Auflage, Stuttgart 1996

Fotos: Hofmann, falls nicht anders vermerkt