

Erinnerungen an die Eisenbahn im Elsavatal

NUR DIGITAL !



Erinnerungen an die Eisenbahn im Elsavatal



Elsavatal - Bahn 1910 - 1968

Otto Pfeifer

Otto Pfeifer - Meine persönlichen Erlebnisse mit der Spessartbahn im Elsavatal.

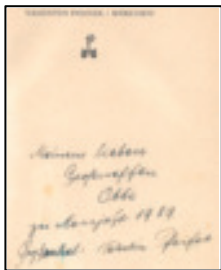


Die Bahnfahrt mit unserer Mutter zu unserem Großonkel Valentin Pfeifer (1886-1964) in Aschaffenburg:

Unsere jährlichen Besuche beim „Aschebäischer Unkel“, meistens zu Neujahr, sind mir noch in guter Erinnerung. Meine beiden jüngeren Brüder Heiner, Karl und ich, gingen mit unserer Mutter Johanna - Vater Emil war bereits im Januar 1954 - 40-jährig verstorben - auf große Fahrt. Beim Gasthaus „Zur Eisenbahn“, bei Emilie Schnall, an der Bahnhaltestelle - „Eschau-Sommerau“ - lösten wir unsere Fahrkarten und fuhren mit dem „Spessart-Express“ zum Bahnhof „Obernburg-Elsenfeld“, dort mussten wir umsteigen in den Zug nach Aschaffenburg. Am Bahnhof - „Aschaffenburg-Süd“ - hatten wir unser Fahrziel erreicht. Nun war es nicht mehr weit zur Wohnung von Großonkel Valentin und Tante Laura in der Dilsheimerstraße. Nachdem wir schon einige Male dort waren und uns auskannten, waren wir drei Buben nicht mehr zu halten und rannten zielstrebig voraus. Unsere Mutter konnte uns nicht so schnell folgen. So waren wir schon bei Onkel und Tante angekommen, bis sie es endlich auch geschafft hatte. Nach Kaffee/Tee und selbstgebackenem Kuchen, ging Onkel Valentin mit uns Buben zur nahegelegenen Kirchenruine des ehemaligen Beginenklosters im Landschaftsgarten Schöntal. Auf unserem Weg kamen wir auch am Gefängnis bei der Sandkirche vorbei. Wir spähten immer zu den vergitterten Fenstern, ob wir vielleicht einen der Insassen erblicken konnten. Nachdem wir mit Onkel Valentin noch die Weihnachtskrippe in der Sandkirche angeschaut hatten und wieder zurückgekehrt waren, gab es den sehr guten, von Tante Laura produzierten Saft und Plätzchen. Tante Laura konnte nicht schnell genug nachlegen, so fix hatten wir Buben den Teller abgeräumt.



Foto: Karl-Heinz Liebler - ME



Zu Neujahr 1959 schenkte uns Onkel Valentin sein Buch „Spessart-Märchen“ in den Jahren danach „Das Wirtshaus zu Rohrbrunn“, und die „Spessart-Sagen“, natürlich mit Widmung.

Unsere Besuchszeit war immer knapp bemessen, da zu Hause auf unserem Bauernhof am Abend die Tiere zu versorgen waren. Und so fuhren wir beizeiten wieder mit der Bahn zurück nach Sommerau. Die große Reise in die Stadt war für uns Buben immer ein besonderes Erlebnis.

Im September 1962 begann ich bei den „Vereinigten Glanzstoff-Fabriken“ in Obernburg eine Ausbildung zum Maschinenschlosser. Bis zum Schluss brachte mich unserer „Spessart-Express“, oder auch der Schienenbus, zuverlässig nach Obernburg und nach der Arbeit auch wieder zurück nach Sommerau. -.-.-.-



Die letzten Schnaufer der Elsavatalbahn

HE-14.3.2020

Eisenbahngeschichte: Bilder der Eisenbahn-Fotografen Dietrich Bodeck erinnern an Dampflokromantik auf der Strecke nach Heimbuchenthal

Von unserem Mitarbeiter
ERNST BÄPPLER

OBERNBURG/ELSENFELD. »Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab« lautete ein Werbespruch der Bundesbahn in den 1960er Jahren. Das war allerdings nur die halbe Wahrheit. Denn es war das Jahrzehnt einer Stilllegungswelle, der auch die Elsavabahn zum Opfer fiel. Vom einst regen Verkehr auf dieser Strecke sind jetzt zahlreiche Fotodokumente des Eisenbahnfans Dietrich Bodeck aufgetaucht, die jahrzehntelang in einem Keller lagen. Dieses Bildarchiv wird jetzt vom Fachzeitschriften-Autor Wilfried Kohlmeier betreut, der Aufnahmen daraus unserem Medienhaus zur Verfügung stellte.

Als sich in den 1960er Jahren die Bahn nicht nur das Rauchen, sondern auch das Fahren abgewöhnte, wurden Verbindungen wie Aschaffenburg – Höchst, Tauberbischofsheim – Königheim, Mosbach – Mudau, Lohr – Wertheim oder Jossa – Wildflecken gestrichen. Im Frühjahr 1968, nach 58 Betriebsjahren, kam das Aus für die Elsavatalbahn von Obernburg-Elsensfeld nach Heimbuchenthal.

Umstellung auf Bahnbusse

Für den Fotografen Dietrich Bodeck war das »höchste Eisenbahn«, dort noch einmal der Dampflok zu huldigen. Dass die Strecke auf der Abschlusstage stand, hatte er aus dem Bahnkursbuch Winter 1967/68 erfahren. Dort stand: »Für die Strecke



In Heimbuchenthal gab es eine Lokstation mit einem Kohlenbunker und einem Kohlenkran. Hier übernachtete auch die Lok.

ist Umstellung auf Bahnbusverkehr beantragt. Einstellung des Schienenverkehrs wird gegebenenfalls örtlich bekanntgegeben.«

Zum Glück für Bodeck ließ sich die Bahn aber Zeit bis zum Fahrplanwechsel am 25. Mai 1968.

Danach war noch zehneinhalb Jahre lang eine dieselbetriebene Kleinlok mit Güterwagen bis Eschau-Mönchberg unterwegs. Ein aus Hanau kommender »Abschiedssonderzug« mit über 300 Fahrgästen an Bord war am 15. Oktober 1978 die allerletzte Fahrt auf dem Restabschnitt der Elsavatalbahn. Am sonnigen 26. März 1968 herrschte noch »Dampflokromantik«. Entgegen seiner Gewohnheit, die Fototouren ausschließlich per Bahn zu absolvieren, nahm Bodeck sein Auto. Er wollte ja die Dampflok unterwegs

Zur Person: Dietrich Bodeck

Dietrich Bodeck wurde 1930 in der Niederlausitz geboren und lebt heute hochbetagt in Frankfurt am Main. Nach dem Abitur absolvierte er in der damaligen DDR ein Ingenieurstudium. 1954 floh er in den Westen und stieg bei der Firma ATE-Bremsen rasch in eine leitende Stelle auf. **Ständiger Begleiter auf seinen Dienstreisen war die Fotoausrüstung**, zu der neben Spiegelreflex- und Kleinbildkameras eine Minox und eine Mittelformatkamera



Dietrich Bodeck.
Foto: Ernst Bäßler

in der Landschaft aufnehmen.

Als er am Bahnhof Obernburg-Elsensfeld vorfuhr, machte sich gerade der »Gmp 9287« startklar. »Gmp« stand im Bahnjargon für »Güterzug mit Personenbeförderung«. Das Verkehrsaufkommen war mehr als bescheiden: Fahrgäste fanden sich in den beiden Personenwagen nicht ein, und



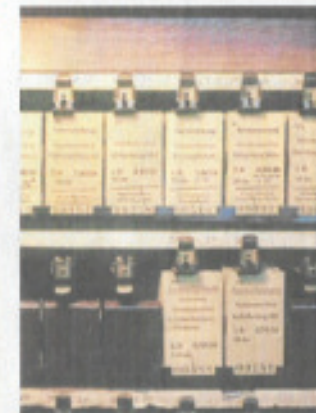
Unterwegs im Elsavatal. Die 1935 gebaute Lok vom Typ 64 wird von Eisenbahnfans »Bubkopf« genannt.

gehörten. Auch in der Freizeit frönte der unverheiratet gebliebene Bahnfan seinem Hobby, solange es ihm noch gesundheitlich möglich war. Später landete sein **umfangreiches Fotoarchiv** im Keller und blieb **jahrelang unangerührt**. Während seiner Fototouren in den 1960er Jahren lernte Bodeck auch den damaligen Schüler und heutigen **Fachzeitschriften-Autor Wilfried Kohlmeier** kennen. Über einen von diesem kürzlich herausgegebenen **Eisenbahnbildband** wurde der Kontakt wiederbelebt mit der Folge, dass Kohlmeier jetzt das Archiv betreut. Mit Bodecks Einverständnis hat er die Bildauswahl unserem Medienhaus zur Verfügung gestellt. (eb)

auch nur zwei Güterwagen wollten mit ihrer Fracht in den Spessart.

Vier Mann Besetzung

Dennoch war mit der Fuhre eine vierköpfige Besetzung unterwegs: Lokführer, Heizer, Zugführer und Zugschaffner. Pünktlich um 9 Uhr startete der Zug. Für die rund 17 Kilometer lange Strecke sollte er



7,40 DM kostete 1968 die Fahrt nach Frankfurt. Die erhöhten Preise wurden handschriftlich ergänzt.

eine ganze Stunde brauchen. Dieter Bodeck hätte kein Auto gebraucht, um ihn zu verfolgen – mit dem Fahrrad hätte es auch geklappt.

Kohle und Wasser bunkern

Im Eschau-Mönchberg war ein längerer Rangieraufenthalt vorgesehen. Hier gab es aber außer zum Abhängen eines der beiden Güterwagen nichts zu rangieren. In Heimbuchenthal wurden Kohle und Wasser aufgefüllt. Dann hatten Lok und Mannschaft Pause bis zur Rückfahrt als reiner Personenzug um 11.14 Uhr.

Fünfmal je Richtung war die Dampflok wochentags im Elsavatal unterwegs – von morgens 6.04 Uhr bis abends 22.01 Uhr. Der Fahrplan war wesentlich auf den Schichtarbeiterverkehr zu den Glanzstoffwerken ausgerichtet.

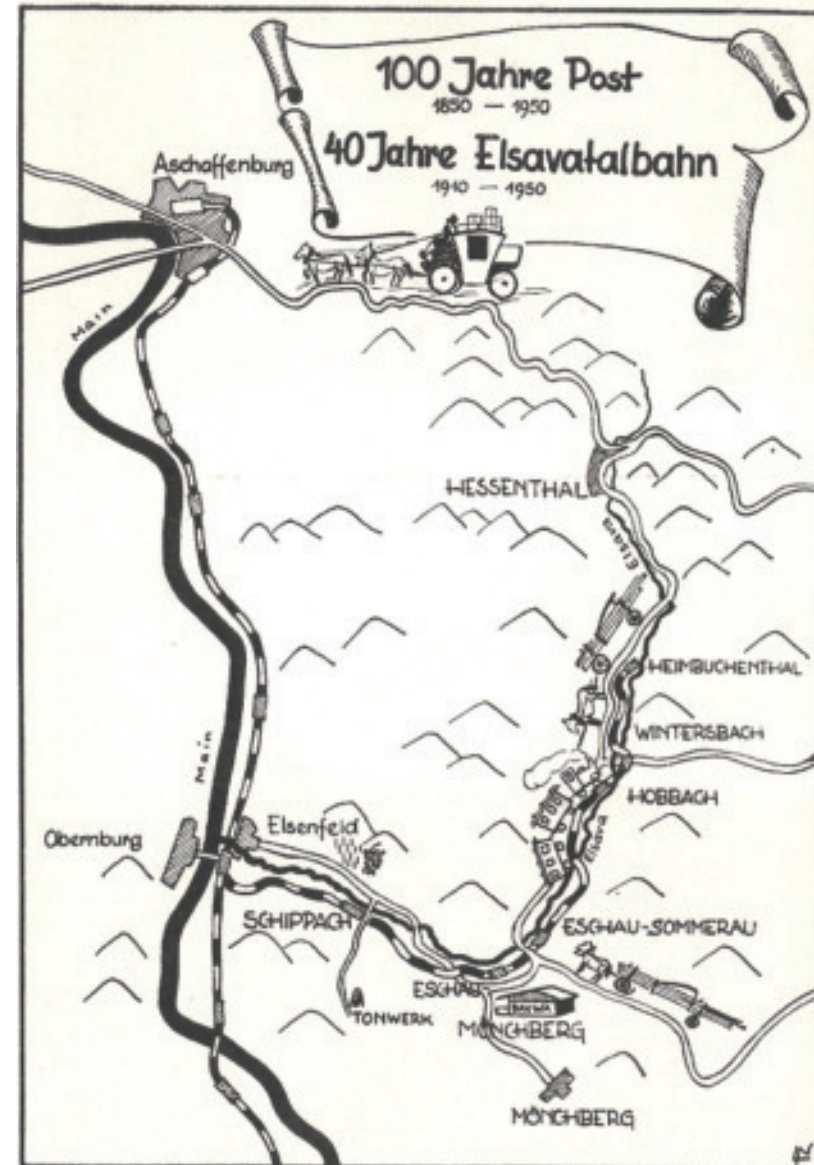
Relikte aus der Eisenbahnzeit im Elsavatal



Der Kilometerstein „6“ stand in der Nähe vom Kloster Himmelthal. Nun steht er für die Hs.Nr. 6.



Das Schild „P“, forderte ein Pfeifsignal vom Lokführer, es stand ca. 800 Meter oberhalb vom Kloster Himmelthal. Es lag auf dem „Gesicht“ im Brennnessel-Gestrüpp.



Eine Illustration von Lutz Nüllen.

Elsavatalbahn

Erschließung des Spessarts mit der Eisenbahn

Während des Wilhelmischen Kaiserreiches (1871-1918), dem goldenen Zeitalter der Eisenbahn, weckte dieses neue Transportmittel in schwach entwickelten Gebieten die Hoffnung nach einem Wirtschaftsaufschwung. So entstanden im Spessart einige Nebenlinien, zu denen auch die Elsavatalbahn gehört.



Drei mal Spessart-Eisenbahnen, deren Linien heute eingestellt sind. Links die Elsavatalbahn, in der Mitte die Beiberggrundbahn und rechts die Linie Jossa-Mühlhausen bei Alfordgraben.



Nachdem die industrielle Entwicklung am Unterrhein Fuß gefasst hatte, sahen die Gemeinden im Elsavatal durch einen Bahnanschluss die Chance, am wirtschaftlichen Aufschwung teilzunehmen. Durch Eingaben und Petitionen von Politikern und Bürgern konnte der bayerische Staat vom Nutzen eines solchen Unternehmens überzeugt werden. Begründet wurde die Notwendigkeit einer modernen Verkehrsverbindung durch die steigende Ausfuhr forst- und landwirtschaftlicher Erzeugnisse. In Richtung Spessart sollten vor allem landwirtschaftliche Hilfsgüter (Dünger, Maschinen) sowie Kohlen und Strassenschotter transportiert werden. Hinzu trat der Wunsch, den aufkommenden Fremdenverkehr mit „Sommerfrächlern“ zu fördern. Die Trasse, die nach

zweijähriger Bauzeit am 9. Januar 1910 der Öffentlichkeit übergeben werden konnte, führte zunächst von Oberburg nach Heimbuchenthal mit einer Option der Verlängerung bis Hessenthal.



Festfahrkarte zur Eröffnung der Elsavatalbahn. Das Programm forderte auf zur Teilnahme an einem zwanglosen Frühstücken in „Hirschen“ in Oberburg.



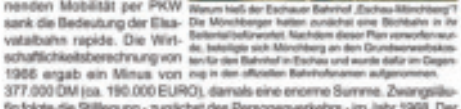
Bis zum Schluss im Jahre 1968 fuhren Dampflokomotiven auf der Trasse Oberburg-Heimbuchenthal. Dort am Endbahnhof gab es einen Kiosk, mit dem das Befüllen des Tendlers mit Kohle möglich war - ein Vorgang, der einen gewissen Aufwand erforderte.



Die Elsavatalbahn in voller Pracht bei ihrer letzten Fahrt am 25. März 1968.

Die Industriesiedlung setzte nicht in dem erhofften Ausmaß ein. So wurde der Standort des 1925 in Betrieb genommenen Glanzstoffwerkes in Eisenfeld/Eisenbach mit Rücksicht auf die Elsavatalbahn ausgewählt, orientierte sich aber vor allem am Main als Schifffahrtsstraße. Die Bahn richtete sich bei der Personenbeförderung mehr und mehr nach den Bedürfnissen der im Maintal arbeitenden Pendler.

Bis in die 1950er Jahre florier- te der Bahnbetrieb. Mit der Konsolidierung des Wirtschafts- und der beginnenden Mobilität per PKW sank die Bedeutung der Elsavatalbahn rapide. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung von 1966 ergab ein Minus von 377.000 DM (ca. 190.000 EURO), damals eine enorme Summe. Zwangs- läufig folgte die Stilllegung - zunächst des Personenverkehrs - im Jahr 1968. Der



zwischen Eschau und Oberburg betriebene Güterverkehr wurde schließlich 1978 eingestellt. Bis 1980 war die gesamte Strecke rückgebaut. Fast 20 Jahre lang hielt der (heute nicht mehr existierende) Verein „Historische Elsavatal-Bahn“ die Erinnerung wach, aus dessen Bestand ein Großteil der hier präsentierten Informationen stammt.



Der Rückbau der Gleise nach der Einstellung des Betriebs schritt schnell voran. Heute verläuft auf der Trasse Rad- und Wanderwege sowie die Umgehungsstrecke von Eschau.

During the time of the second German Empire (1871-1918), the golden era of the railroad, the new means of transport raised hopes for the economic development of poor areas. Therefore a 25 km long railroad line was opened in the Spessart Mts. between Heimbuchenthal and Oberburg in 1910. It was used by commuters working in factories at Aschaffenburg and other places along the lower Main river. Forest products were the principal freight. The railroad flourished up to the 1950s, but went into rapid decline with the economic upturn of the Wirtschaftswunder and increasing mobility by private automobiles. Consequently passenger transport was shut down first, in 1968, followed by the freight service in 1978. Much of the former track has been transformed into a bicycle lane.

Pendant l'ère wilhelmienne (l'Empire allemand, entre 1871 et 1918), le trafic ferroviaire étant à son apogée, on attendait des prodiges des responsables de ce moyen de transport nouveau. Surtout, dans les régions peu développées, on espérait en tirer un bénéfice important quant à l'économie et au commerce. En 1910, la ligne de chemin de fer entre Oberburg-et-Heimbuchenthal, longue de 25 km, a été inaugurée. Les personnes qui utilisaient, c'étaient les travailleurs qui faisaient la navette entre leur domicile et les usines à Aschaffenburg et celles dans les communes sur le Main. Les marchandises transportées comprenaient surtout des produits de l'économie forestière. L'exploitation ferroviaire prospérait jusque dans les années 1950, ensuite c'était le début de la dégression, parce que le miracle économique allemand mettait l'accent sur d'autres secteurs et parce que la mobilité des travailleurs était assurée par le nombre de voitures de plus en plus disponibles. Une restructuration de l'écoulement du trafic était devenue inévitable: d'abord, à partir de 1968, on ne transportait que des marchandises, et la suppression totale de cette ligne a eu lieu 10 ans plus tard, en 1978. Aujourd'hui, en majeure partie, l'ancien remblai de la voie ferrée sert de piste cyclable.



Bahnhof „Obernburg“ um 1900. Später dann „Obernburg - Elsenfeld“.

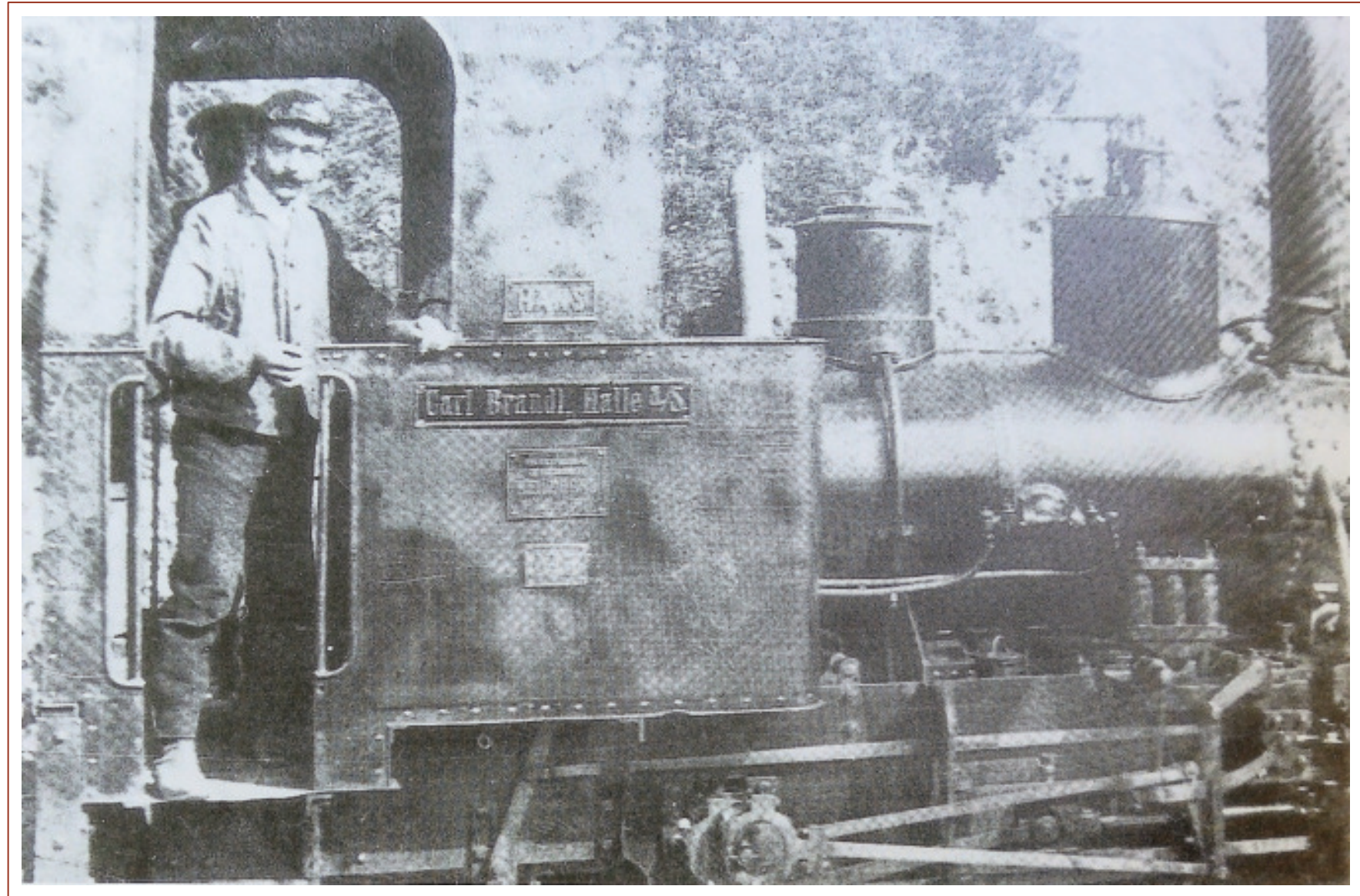
Bahnhof - Obernburg-Elsenfeld



416 b Obernburg-Elsenfeld — Heimbuchenthal							
725	1741		ab Aschaffenburg Hbf . . . an	716	1720		
0815	0845	0847	Zug Nr.	3802	3843	3840	3802
816	1635	1636	ab Obernburg-Elsenfeld . . . an	621	1425	1809	3836
828	1618	1884	Schippach ↑	614	1421	1803	3821
830	1623	1840	Eschau-Mönchberg	606	1410	1752	3812
847	1627	1847	Eschau-Sonnenru	601	1404	1748	3806
816	1635	1855	Hobbach	590	1397	1740	3800
822	1640	1901	Wintersbach (Mainfr)	548	1383	1736	3756
850	1647	1903	an Heimbuchenthal ab	548	1345	1729	3760

Fahrplan 1946





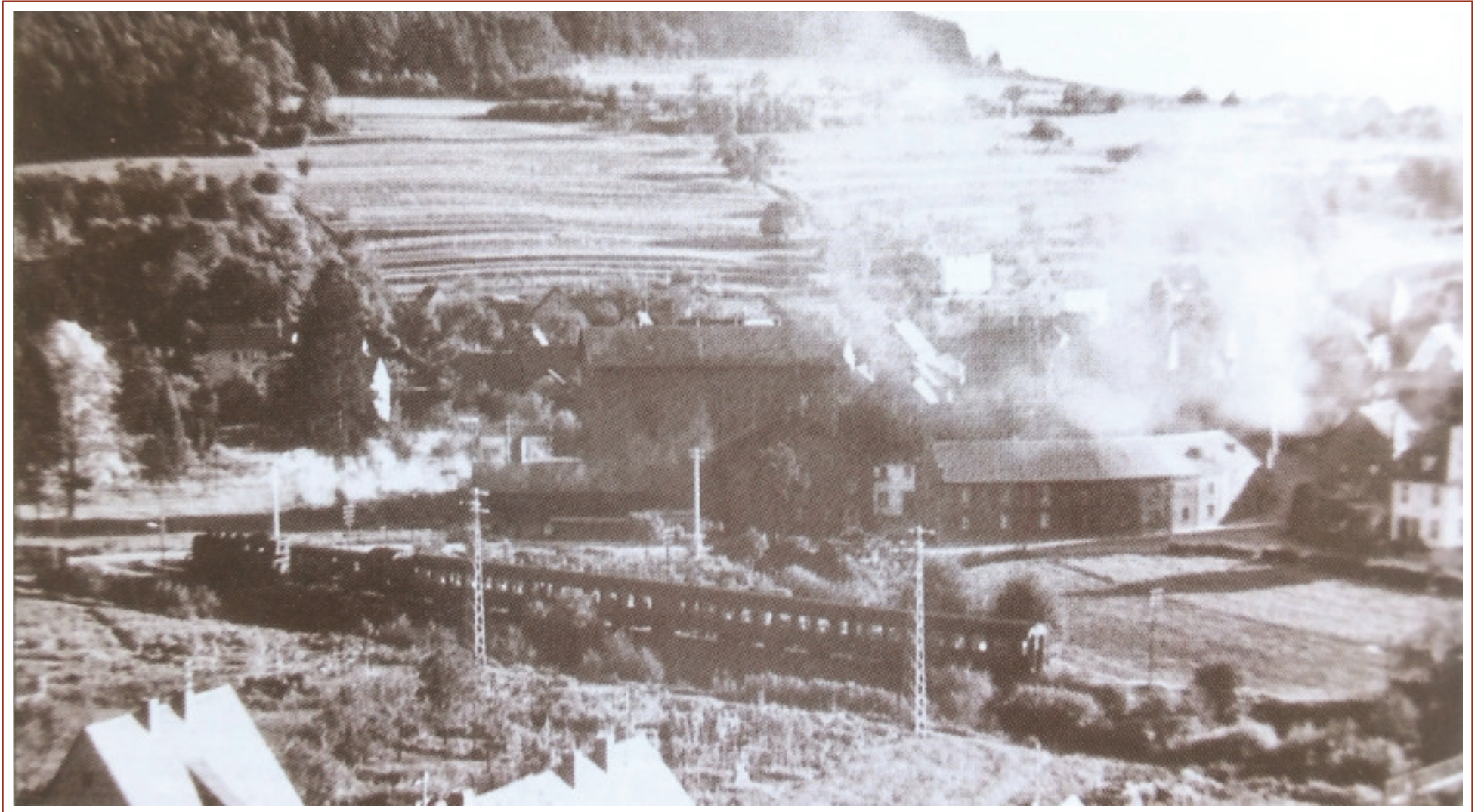
Lokomotive der Firma Carl Brandl Halle an der Saale.



Verladung von Spessarter Gruben-Holz.



Am Bahnübergang in Elsenfeld - Erlenbacherstraße. Letzte Fahrt am 26. Mai 1968.



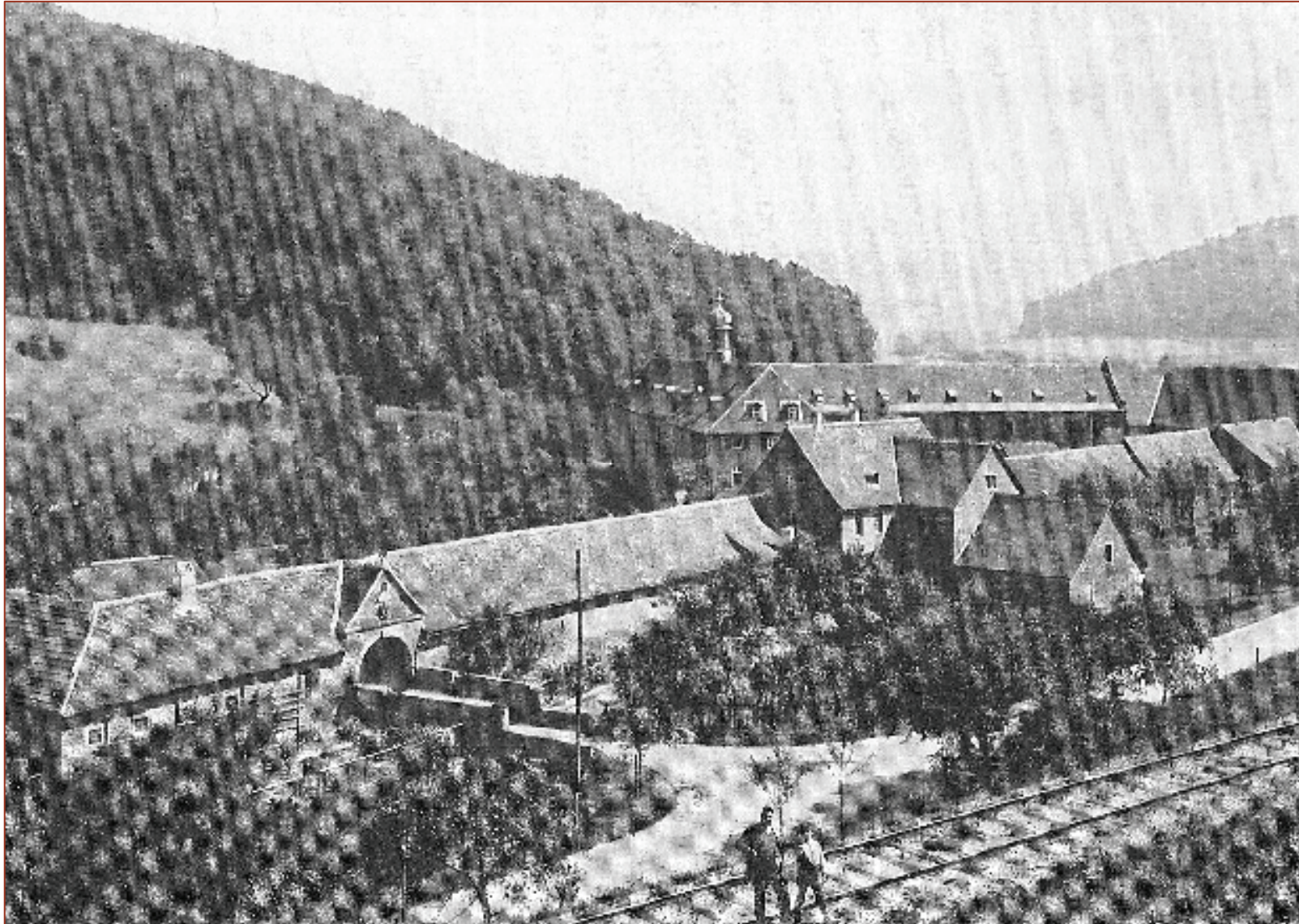
Der „Spessart-Express“ hat den Bahnhof - **Schippach** - verlassen und fährt in Richtung Eschau.

Foto 1960er-Jahre



Das Wohnhaus der Familie Josef Schwarz, Lehrer in Rück, um 1930. Heutige Adresse: Elsavatalstraße 18.

Links im Hintergrund, der Bahnhof - „**Schippach**“ -, davor die Elsava.



Ehemaliges Kloster Himmelthal um 1920.

Fotos aus „Kunstdenkmäler von Bayern“

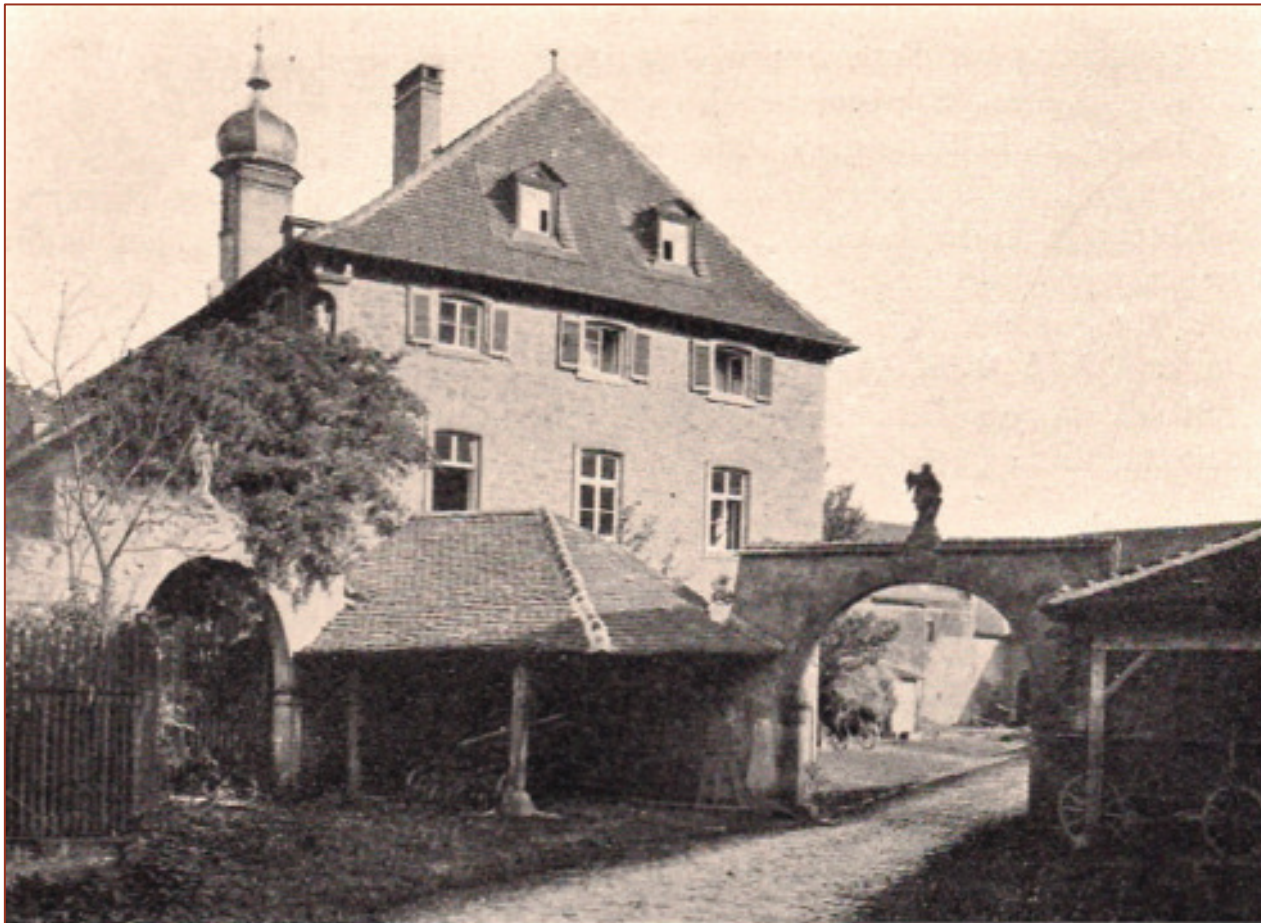


Fig. 31. Himmelstal. Wohnbau im ehem. Kloster.



Fig. 32. Himmelstal. Innenansicht der Kirche gegen Ost.

Fotos aus „Kunstdenkmäler von Bayern“

Die „Bahnkuni“

Eine Jubiläumserinnerung
an den Bau der Elsavatal-
bahn von Valentin Pfeifer

1909—1959!

Ein halbes Jahrhundert ist dahingegangen, seit die Spessartbahn durch den Elsavagrund entstand. Zu diesem Jubiläum der so segensreich gewordenen Zweigbahn erwacht in mir die Erinnerung an eine Begebenheit, die sich damals im mittleren Elsavatal zugetragen hat.

Ein jeder im Tal kannte die „Bahnkuni“. Wer war sie? Sie war eine Frau, oder, genauer gesagt, ein Fräulein in den hohen Dreißigern, und sie war als Vorarbeiterin bei der Firma beschäftigt, die den Bau der Bahnstrecke durchführte. Die Kunde: „Eine Frau schafft mit am Bahndamm“ wirkte sensationell in unserer Gegend. Aber bald hatte man sich an die Bahnkuni gewöhnt. Kuni war etwa mittelgroß, hatte breite, eckige Schultern und war überhaupt von grober, kräftiger Gestalt, was sie befähigte, gleich den Männern die schwere Arbeit zu leisten, die nun einmal ein Bahnbau mit sich bringt. Sie konnte keine zierlichen, weißen Hände ihr eigen nennen; denn das Graben, Hacken und Schippen hält eine Hand nicht zart und weich, sondern macht sie schwielig und hart. Und wenn Kuni jemandem die Hand schüttelte, dann spürte er daraus eine Härte, die auch zu jener friedlichen Zeit, um 1910, in manches Leben griff, auch in die Lebensbahn der fleißigen Kuni. Sie stellte also bei der Arbeit voll und ganz ihren „Mann“, und wahrhaftig, ihre Füße staken in hohen Schaftstiefeln wie jene der Mannsleute, als in der Talsohle, wo sich das Grundwasser sammelte, das Bahngelände gerichtet wurde. Nach getanem Tagewerk fand sich die wackere Kuni mit den Arbeitskameraden in der Schippacher oder in der Rücker „Krone“ ein und half zuweilen bei der Bedienung der Wirtsgäste mit; freilich nicht mit der Anmut und Geschmeidigkeit einer gelernten Kellnerin, aber doch rechtschaffen, so

daß sie jeder Gast leiden mochte. In ihrem herben, knöchigen Gesicht standen ein Paar wasserhelle Augen, die echt frauliche Güte, doch auch eine zielbewußte Entschlußkraft verrieten. Das bewies sich immer wieder bei den verschiedensten Gelegenheiten. Als ich einmal die Landstraße dahinging, gegen den Engpaß am Kloster Himmeltal, wo sich die Hügel zur Linken und zur Rechten der Elsava ganz nahe zueinander neigen, als ob sie sich vereinen wollten, da erblickte ich drüben an der entstehenden Bahnstrecke die Kuni, unverdrossen Steine ausgrabend, die sie alsdann mit starker Hand beiseite warf. Ihr rotes Kopftuch glänzte im sonnigen Mittag, und dort am erlenumsäumten Elsavabach spielten jauchzende Kinder. Indes ich die Straße entlang schlenderte, drang ein verhaltener Schrei an mein Ohr. Oder sollte es eine Täuschung gewesen sein? Nein, Rufe schallten gleich darnach herüber. Das rote Kopftuch schimmerte durchs Erlengebüsch. Dort, am Wasser, mußte etwas Besonderes geschehen sein. Ich eilte hinüber. Als ich den Bach erreicht hatte, kam die Bahnkuni in ihren Schaftstiefeln herangestiegen. In ihren Armen hielt sie ein Bündel, ein Kind. Sie legte das schier leblose Wesen geschwind auf den Rasen und klopfte ihm auf den Rücken. Da regte sich das Kind, ein kleines Mädchen, wieder; es war beim Spielen in den hier lebhaft fließenden Bach gefallen und fast ertrunken. Doch da taumelte es schon wieder auf den Füßen, und Kuni lachte befriedigt. „Du Rotznas'n“, sagte sie zwei-, dreimal, „du kleine Rotznas'n, mach', daß du heimkommst!“ An der Hand größerer Kinder trippelte das gerettete Kind triefend naß heimwärts. „Du Rotznas'n!“ rief Kuni nochmals hinterher und tratschte in ihren Röhrenstiefeln lächelnd zur Arbeitsstelle zurück. Jawohl, so war die Bahnkuni.

Kulturzeitschrift „Spessart“, Juli 1959



Blick von der Sommerauer Flur am „Geisheckenwald“ / „Erzgraben“ auf die Bahn im Elsavatal, oberhalb des Klosters Himmelthal. Foto um 1960

Valentin Pfeifer erzählt:

Der Chausseehannes und die Spessartbahn

Vor einem halben Jahrhundert kannte der Volksmund bei uns noch keinen Straßenwärt, sondern es gab nur einen Chausseemann, welche Benennung wohl eine Nachwirkung des französischen Einflusses napoleonischer Zeit auf sprachlichem Gebiet ist. Aus den damaligen Franzosenjahren blieben ja auch noch andere Fremdwörter zurück, wie zum Beispiel „malade“ (krank!) und „toujours“ (immer!), die heute noch zuweilen vom Landbewohner gebraucht werden.

Vom Chausseemann oder, bestimmter gesagt, vom Eschauer Chausseehannes will ich nun erzählen. Er hatte 42 Jahre die Distriktstraße betreut und zwar die Teilstrecke vom Aulbach an bei der Wegkreuzung Mönchberg-Rüdt und Eschau-Streit bis über Hobbach hinaus, nächst dem heutigen Bahnhof Wintersbach. Länger als 40 Jahre! Als ganz kleiner Junge suchte ich ihn „draußen“ auf und sah ihm neugierig zu, wie er achtsam den Schotter — nicht zu wenig und nicht zu viel — über die Wegfläche schippte. Und wenn dann am herrlichen Sommertag die Sonne ihre Funken über den Schotterkiesel streute und davon der Quarz schimmerte wie edles Geschmeide, so daß „seine“ Straße festlich herausgeputzt schien zum hehren Johannistag, dann konnte sich der Mann wahrlich wie ein Kind freuen. Von der schmalen Ebene des Fußpfades herauf glitzerte der rote Sand, den unser Chausseehannes mit Sorgfalt und Bedacht hingebreitet hatte. Auf dem Gehsteig duldete er kein Gräslein, und wenn sich doch eins hervorwagte, hackte er es gleich wieder fort. „Mei' Straß' muß sauber und ordentlich dahege, da hab' ich immer drauf gehalten!“ Wie gut, lieber Chausseehannes, daß du nicht 1945 mehr erlebst, die Zeit der Schlaglöcher in unserem Bezirk, ich glaube du wärest justament vom Schlag getroffen worden!

Der alte Wegmacher und ich waren gute Freunde, und er erzählte mir gar manches, was ihm auf der Straße während der Jahrzehnte begegnet war. So hatte er eine Reihe von Postillionen gekannt, angefangen vom „Malefizmichel“ bis zum „Postschorsch“ und den noch jetzt lebenden, den Posthalterskarl von Eschau und den Schrecke Eduard von Sommerau, der bekanntlich seiner Ehelieb-

sten beim Vorüberfahren in der Morgenfrühe durch kunstgerechtes Peitschenknallen zu huldigen pflegte. Der „Malefizmichel“ sei ein wunderlicher Kauz gewesen, meinte der Chausseehannes. Habe man zu ihm gesagt „Schön Wetter heute“, so habe er geantwortet: „Malefizschön!“ „Deine Pferde können aber schnell laufen Michel!“ „Malefizschnell!“ „Heut bist du spät daran!“ „Malefizspät!“ gab der Michel zur Antwort. Und vom dicken Jörg erzählte mein Chausseehannes auch: wie jener eingeschlafen war auf hohem Kutscherbock und die Pferde allzulänglichsam dahintröteten, so daß die „Post“ ganz gewiß zu spät an die Bahn nach Eisenfeld—Obernburg gekommen wäre, wenn nicht er, der Chausseemann, dem Schlafseligen einen Puff mit dem Hackenstiel „hingelangt“ hätte. Dann aber habe Jörg eilig die Postgäule angetrieben und die Bahnstation noch rechtzeitig erreichen können.

Im Winter bis ins Spätfrühjahr kamen Tag für Tag die Holzfuhrwerke talab gefahren, der Heils Fritz von Krausenbach gar mit drei Stammwagen zugleich und die Frieße Konrads „Buwe“ aus Sommerau auch fast täglich. „Bald werden wir nimmer die Strecke herunter kommen“, sprach eines Tages der Hofbauernsohn vom oberen Grund; „wenn die Bahn gebaut wird . . .!“ „Was!“ schreckte der Chausseehannes auf. „was, brauch' ich eine Bahn?“ Dann blieben doch die Fuhrwerke aus mit ihren gemütlchen Knechten, dachte er sich, und damit auch des Jockennüllers Schrämel, der ihn jedesmal vertraulich anwieherte und dafür die knusprige Brotkruste zwischen die Zähne geschoben bekam. „Dann gilt meine Straße ja nichts mehr“, sinnierte der Mann. „wenn die alte, liebe gelbe Postkutsche nicht mehr darüber rollen darf.“ Wer würde dann seine Arbeit loben? Wer des sorgsam geebneten Fußsteigs achten, auf dem er kein Gräslein duldete, und wer sähe auf den sauber gefegten Graben, der schnurstraks die Straße begleitet! Etwa die Leute in den neumodischen „Wagen ohne Gäul“? Mit nichten! Die gucken stolz durch große Brillen in die Weite, so meinte der einfache Chausseemann, und wer künftig in der Bahn vorüberfahre, der nehme von seiner Straße überhaupt keine Notiz.

Was hilft dir all dein Grübeln, Freund Chausseehannes? Bald nämlich wird die schon längst geplante Bahnstrecke abgesteckt von visierenden Geometern und einmal wird der Bau in Angriff genommen werden. Allmählich rückt dann der Zeitpunkt heran, jener Wintertag 1910, da zum erstenmal der mit Girlanden und bunten Bändern geschmückte Zug den Elsavagrund hinaufpustet. Unser Straßenwärt starrt ihn die ersten Male an, schier wie eine Teufelschlange, die rauchenden Gisch geifert und unersättlich in sich aufnehmen möchte, was früher die Fuhrwerke auf der gepflegten Straße gemächlich talabwärts trugen. Diese Bahn lärmt am Chausseehannes vorbei, ohne auch nur ein bißchen zu verweilen. Höchstens, daß sie ihn noch auspufft und großtuerisch bimmelt und läutet. „Ich fahr' net mit“, sprach er zornig vor sich hin. „mit der Bahn fohr' ich net!“ Allein, nach und nach gewöhnte er sich doch an den Anblick der „Neuen“, zudem auch weiterhin Fuhrwerke, wonniglich in viel geringerer Zahl, über die Straße knarnten und mancher brave Autofahrer dem Alten freundlich zuwinkte. Jawohl, hernach meinte gar einmal der gute Chausseemann: „So ein Bähnle ist eigentlich doch etwas Schönes die Leut' sitze' gemütlich und trocken darin, und krank wird keiner davon, wie ich früher gemeint hab!“ Und siehe, eines Sommertags sitzt er selbst in dem einst von ihm so geschmähten Züglein, weil er im hohen Alter in die Stadt Aschaffenburg fährt und mir die Freude seines Besuches bereitet. Er konnte sich nicht genug damit tun, das neue Verkehrsmittel des Elsavagrunds zu loben: „Unser Bähnle ist halt was Praktisches“, wiederholte er mehrmals, „was ganz Praktisches!“ Er schien mächtig stolz zu sein, als er erwähnte, daß es auch talauf, wie zum Beispiel bei der größeren Steigung am Kloster Himmelthal, rüstig vorwärtstrebe und seine Arbeit schaffe, wie sich's gehöre.

„Gegen unser Bähnle ist wirklich nichts zu sage“, bekräftigte mein lieber alter Chausseehannes, „das tut sei Sach, jawohl! Unser Bähnle ist tüchtig!“ Und gerne gab ich ihm recht!





Vor Eschau, das Gut Neuhof (Gemarkung Elsenfeld-Rück), ein Wirtschaftshof des Klosters Himmelthal. Luftaufnahme 1958.



Blick von Südwesten auf Eschau, historische Fotografie, um 1935. Am äußeren linken Bildrand der Bahnhof „Eschau-Mönchberg“, rechts davor die Gastwirtschaft "Zum Spessart". In der Bildmitte, die Aubach-Brücke, im Hintergrund die Geißheckenmühle. Im Zentrum des Bildes, das Lagerhaus und einige Häuser an der Hauptstraße (heute Elsavastraße), zwischen dem Bahnhof und dem Altort von Eschau (rechts hinten im Bild).



Die Bahn bediente noch bis Ende 1978 das Baywa-Lagerhaus in Eschau im Güterverkehr, gegenüber dem Bahnhof „Eschau-Mönchberg“.

Der Oberlokheizer

Nicht nur in Sommerau und Eschau, sondern auch im gesamten Elsavatal war der „Schrecke Häwwel“ eine bekannte Persönlichkeit. Eigentlich hieß er Wilhelm Schreck (1899–1975), er war von Beruf Oberlokomotivheizer bei der Bundesbahn und stammte von Sommerau. Er befuhr mit seiner Lok Baujahr 1911, einem Post- und Güterwagen sowie 3 Personenwaggons älterer Bauart das Elsavatal vom Bahnhof Obernburg-Elsfeld nach Heimbuchenthal und zurück. Dieser Zug, die Elsavabahn, wurde im Volksmund liebevoll „Spessart-Expreß“ genannt.

Der Zug machte seinem Namen alle Ehre. Schnaubend, langsam und gewaltige Qualmwolken ausstoßend kroch ächzend dieses Bähnle in den Spessart. Aber es wurde geliebt, denn es war zu der damaligen Zeit, da es kaum Autos gab und die Straßen ein wahres Schlaglochparadies waren, die einzige Möglichkeit aus dem Spessart ins Maintal zu kommen. So wurde es vorwiegend von Glanzstoffarbeitern, die zur Schicht und wieder zurück fuhren, von Arbeitern die im Maintal oder in Aschaffenburg arbeiteten und vor allem von den Heimschneidern, die ihre blauen Bündel mit genähten Hosen oder Anzügen nach Aschaffenburg in die Kleiderfabriken liefern mussten, genutzt.

Der Schrecke Häwwel kannte alle seine Fahrgäste persönlich und sorgte dafür, dass auch alle den Zug bekamen. Wenn er auf dem Wiesenweg nach Eschau noch einen verspäteten Heimschneider zum „Bahnhof“ (eigentlich nur eine Haltestelle) eilen sah, wartete er samt seinem Lokführer, der sein Chef war, solange bis auch der letzte eingestiegen war. Erst dann gab er mit einem lauten Pfiff seiner Dampfpeife das Signal zur Abfahrt.

Diese Dampfpeife spielt in dieser Geschichte eine besondere Rolle. Häwwel meinte es mit den Lehrern in Sommerau und Eschau besonders gut. Denn wenn der Schulrat zu einer Visite in das Elsavatal fuhr, und das tat er damals unangemeldet und für manchen Lehrer überraschend, betätigte der Häwwel an dem Weg zur Geisheckenmühle – dort war ein sogenannter Läutepunkt – seine Dampfpeife statt einmal dreimal. Das war das Signal für die Lehrer: Der Schulrat sitzt im Zug. Wir konnten vom alten Schulhaus vom Klassenzimmer aus die Straße zum Bahnhof gut einsehen und bereiteten uns schnell auf den angekündigten Schulratsbesuch vor. Bisweilen ging auch der Kelch an uns vorüber und der Schulrat ging nach Eschau oder fuhr nach Hobbach.

Am Abend gingen wir dann meist in die Wirtschaft vom Coy, wo wir auch regelmäßig den Häwwel trafen, der hier seinen Dämmerchoppen machte. Zum Dank für die Warnung vor dem Schulrat bekam er dann ein oder mehrere Gläser Apfelwein (Äppelwoi) von uns spendiert. Beim Zuprosten meinte dann der Häwwel zu uns Lehrern: „Gelle – wir Beamte müssen zusammenhalten“.

Eine Geschichte von Lutz Nüllen, damals Lehrer in Sommerau. Abschrift aus dem Büchlein „ÜBERWIEGEND HEITER“ von Lutz Nüllen. - Ergänzungen: Lebensdaten von Wilhelm Schreck. Seine Eltern waren der letzte Postillion im Elsavatal, Eduard Schreck (1865-1955) und seine Frau Adelheid Schreck geb. Englert (1865-1957).



Gruß aus Eschau i. Spessart

Kirchstraße

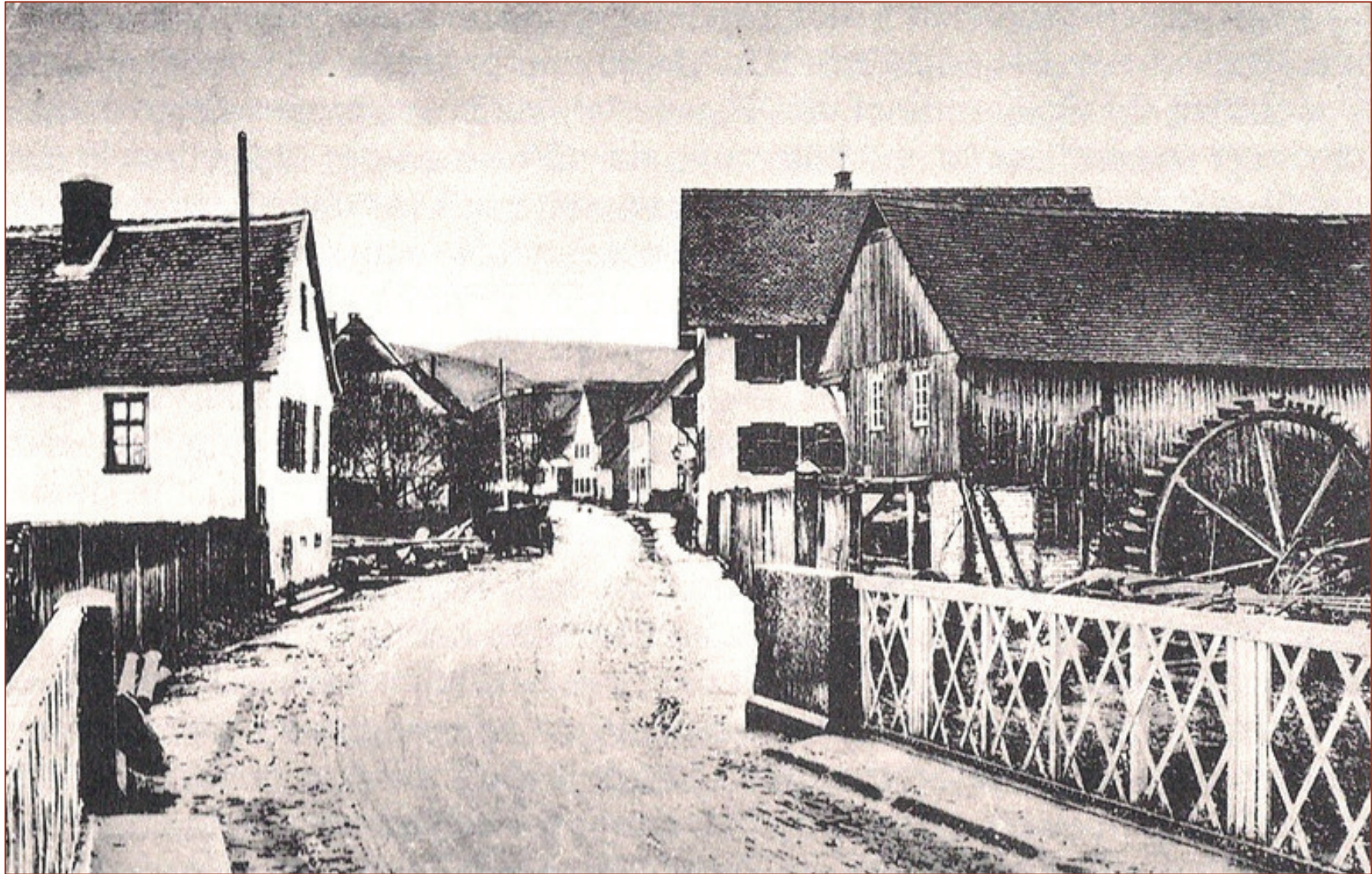


Bahnhof mit Spessartbahn



Forstamt





Blick von Sommerau über die Elsavabrücke nach Eschau. Aufnahme vor dem Bahnbau (um 1900).
Rechts die Schneidmühle mit unterschlächtigem Mühlrad, gegründet 1852, von Schreiner Martin Völker.



Am linken Bildrand ist das „Wiesmann-Haus“ zu sehen, mit dem Polizeiposten; am rechten Bildrand das Gasthaus „Zur Eisenbahn“ von Karl Amendt - mit Fahrkartenausgabe.
Ansichtskarte um 1920



Ansichtskarte um 1960



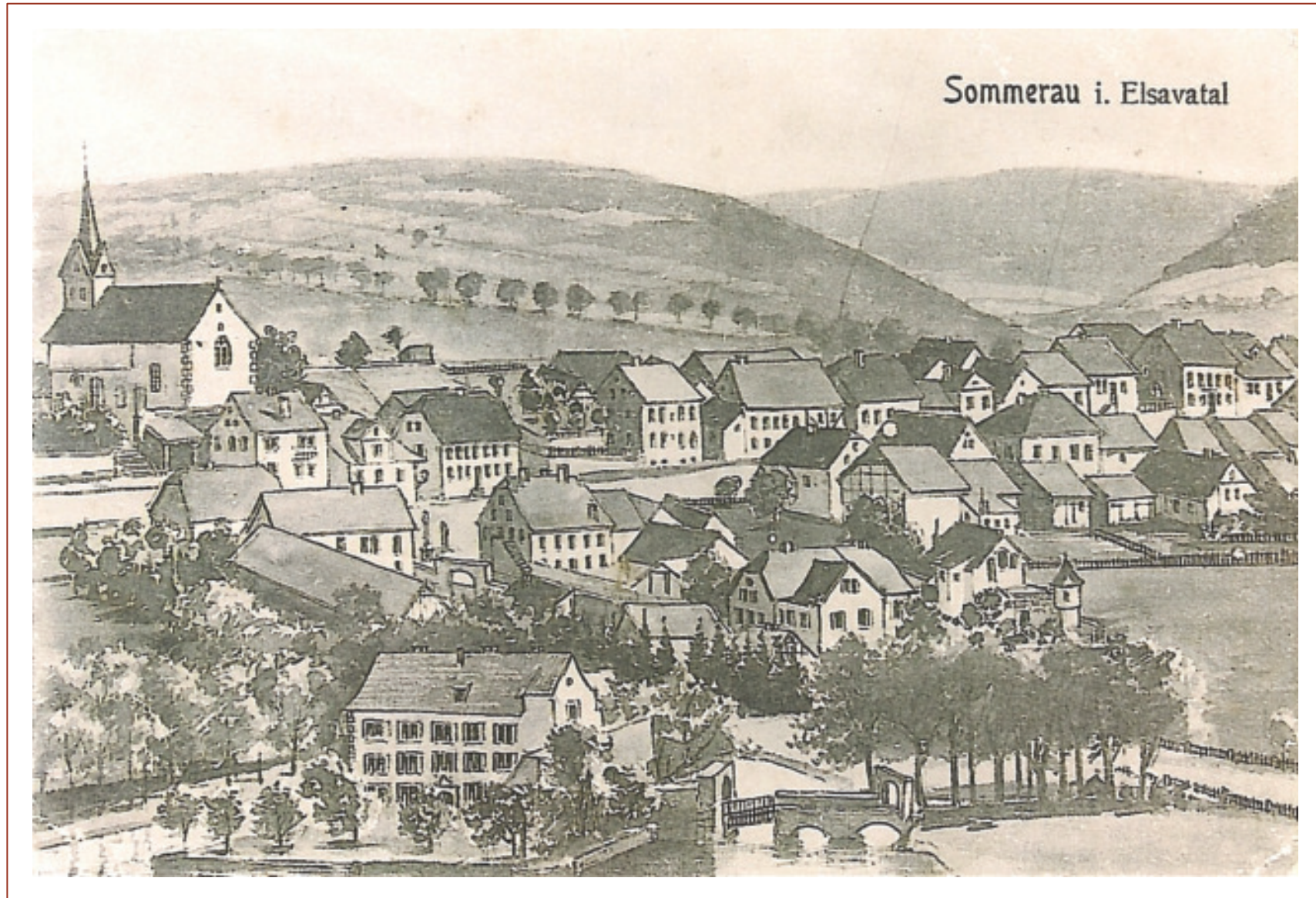
Blick vom Schlosspark zur Pfarrkirche Sommerau. Signiert mit „WEHSARG – Sommerau“. Gezeichnet von Mary Wehsarg um 1906



Blick vom Bahn-Übergang bei der Haltestelle - „Eschau-Sommerau“ -, über die Elsavabrücke nach Sommerau. Foto um 1936.
Auf der linken Seite der Schlosspark mit der Platanenallee. Auffällig ist der noch offene Flutgraben mit einer Brücke zum Hauseingang der Familie August Roth.



Gegenüber dem Bahn-Haltepunkt „Eschau-Sommerau“. Im Hintergrund Eschau. Eine Zeichnung von Dr. Richard und Mary Wehsarg.



Eine gezeichnete Ansichtskarte um 1905, noch ohne den „Spessartdom“, vermutlich von Dr. Richard Wehsarg.



Apfelwein-Transport zum Bahnhof „Eschau-Mönchberg“ 1965. Karl Pfeifer mit Vetter Leo Englert.
Hier am Bahnübergang bzw. Bahnhofpunkt „Eschau-Sommerau“.



Der „Spessart-Express“ vor dem Haus von Dr. med. Rudolf und Hildegard Kemper / Dr. med. Wolfgang und Charlotte Staiger in Eschau. Foto um 1965

Am Bahn-Haltepunkt - „Eschau-Sommerau“



Ein Blick vom Bahnübergang / Bahn-Haltepunkt „Eschau-Sommerau“ über die Elsavabrücke nach Sommerau um 1960.

Der Kiosk von Florian und Maria Wanzel, vorher Familie Plebs

Metzgerei Johann und Emma Pfeifer mit Fremdenpension.

Das Jubiläumsfest 1950 – „100 Jahre Post ! – 40 Jahre Eisenbahn !“

Es war wohl das größte Ereignis, das die Gemeinden im Elsavatal jemals erlebt haben.

Der anschließende Pressebericht gibt darüber detailliert Auskunft.



Fest „100 Jahre Post! – 40 Jahre Eisenbahn!“ 1950. Festwagen mit Küfermeister Alois Frieß und Schlepperfahrer Emil Pfeifer.

Zwei Welten trafen sich wieder

Die Postkutsche und das Spessartbähnle beim Elsavatal-Heimatfest

Der ganze untere Spessart feierte am Samstag und Sonntag mit den Echas-Sommerfesten das Elsavatal-Heimatfest „100 Jahre Post — 40 Jahre Spessartbahn“. Gleich ereblich, „Pauschens“, riefen die Kinder schon in den Nachmittagsstunden einander zu und wahrhaftig, eine waschechte gelbe Postkutsche aus dem vergangenen Jahrhundert wurde da von zwei schwachen Pferden durch den Spessart gezogen. Hei, wie sie begrüßten die beiden Böser, wenn der uniformierte Postillon in sein Horn blies! Fast verlassen waren die Straßen um diese Zeit, verlassen von den mechanischen Dingen, die da nach der Jahrhundertwende unsere liebe alte Postkutsche von den Basalstraßen verdrängt haben. Heute war sie wieder da, stolz und ehrwürdig wie der alte Hensenthaler Postillon Kellier auf dem Kutscherbank, der noch einmal seine Glanzzeit erleben durfte. Der blau-weiße Federbusch auf seinem hohen Hut stieb lustig im Fahrtwind. Eine alte vergessene Zeit lebte vor den Spessartlern an diesen beiden Sonntagen wieder auf. Echer Echas, Sommerau, Hobbach, Wintersbach, Heimbuchenthal, Mespelbrunn, Hensenthal und wie sie alle heißen mögen, die Spessartdörfer in den großen Auen, ging die lustige Fahrt und überall warteten lachende Spessartkinder dem Postillon und seinen Begleitern Blumen zu, als ob man die Auster siebenzig des 13. Jahrhunderts fehere. Eigens aus dem Coburger Postmuseum hatte man die Kutsche mit dem Originalkostümen für Kutscher, Fahrhülse und Begleiter in das Elsavatal gebracht und esch wie das ganze Gefühl war die Freude, mit der es allerorts empfangen wurde.



Die Spitze des Festzuges überquert die Bahngleise am Echsener Bahnhof (Aufnahmen: Weiskauf)

Inzwischen wurde überall in den traulichen Dörfern Festenschmaus angelegt, in Echas und Sommerau reiche sich Fahne an Fahne und grüne Birken haben den Straßen ein festliches Gepräge. Nicht oft werden hier Feste gefeiert, aber die wenigen leben noch Monate nachher in der Erinnerung des kernigen Volkleins des unteren Spessarts weiter. So war man am Samstagabend gar nicht verstimmt, daß das Elsavatal bis gegen 22.30 Uhr ohne elektrischen Strom war. Was brachte man sich denn zu einem Fest, das eine Epoche symbolisiert, in der die Petroleumlampe nach Triumphe feierte? Die Röhler Blaskapelle spielte deshalb fidel im Dämmerlicht ihre volkstümlichen Weisen auf dem Festplatz an der Elava, unmittelbar am Scheße des zweiten Jubiläumskindes, der Spessartbahn. Als die Bähne am Sonntag um 22.15 Uhr Fahrplanmäßig losab rollte, ließ der Lokführer lustig die Dampfpeife erklingen und einige Feuerwerkskörper platzten am dunklen Abendhimmel. Allüberall erzählten sich alle Postler und Bahner Geschichten aus ihrer Zeit. Nur ein kleines Häuflein war es, dem das Schicksal diesen Tag mitteilen ließ. Eine Ehrung nach der feierlichen Einholung der lampenbegleiteten Postkutsche ließ die alten Becken freudig-stolz schmuszeln. Es wurde noch gesungen an diesem Samstagabend (vom Mänszergesangsverein Echas und dem Gemachten Chor Hobbach), musiziert und gelsert und Lehrer Caps hielt es in seiner Begrüßungsrede mit dem Spruchwort: „In der Kürze liegt die Würze.“ Ein gelungener Auftritt ließ auf ein gelungenes Fest schließen!

4000 Menschen waren in Echas

Schon zu früher Morgenstunde weckte am Sonntag das Posthorn die schlafenden Echsener und Sommerauer. Dem Gottesdienst in den beiden Ortpfarrkirchen schloß sich eine Totenkehr an, die in Echas durch den Vorsitzenden des Festausschusses Günther und in Sommerau durch den Rektor a. D. Valentin Pfeifer vorgenommen wurde. Jedem hielten sich in der Kreisstadt Oberburg viele Neugierige am „Scharlach Eck“ vor dem Rathaus versammelt, in Erwartung der Postkutsche. Pünktlich um 11 Uhr rollte unter Hornsignale des gelben Gefährts der „Gänstra“ hinauf und jubelnd wurde es von den Oberburgern begrüßt. Vor dem geschmückten Rathaus spielte die Großschweimer Kapelle Herbig zum Standkonzert auf, während in den historischen Häusern der „Güntherer“ Menschen eine kleine Feierstunde stattfand. Es war das gleiche Gasthaus, in dem vor 40 Jahren die Festlichkeiten zur Eröffnung der Spessartbahn stattgefunden hatten. Lehrer Caps, Echas, stellte den Ehrgästen die Insassen der Postkutsche vor. Der „Geß Erbach war persönlich mit Gemäßen“ erklachten und der alte Postillon Kellier aus Hensenthal lächelte verschmitzt, als Caps davon erzählte, wie er täglich vor dem Mespelbrunner Schieß in sein blinkendes Horn geblasen und dafür von Grafen Jagelheim jeweils einen Becher Wein erhalten hatte. Einmal durfte der Postillon sogar mit der erlauchten Gräfin über das Jubiläumsgedächtnis hängen. Interessiert lauschten die Gäste, Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr. Fischl, Ober-

postrat Dr. Schmidt von der Oberpostdirektion Nürnberg, Oberbundesbahndirektor Lehner, Bundesbahndirektor Reichardt, Bundesbahndirektor Heilmann aus Aschaffenburg, Schulrat Dr. Lauer, Oberburg, Lehrer Keimel, der zweite Vorsitzende des Spessartbundes und die vielen Postler und Bahner den Erklärungen von Lehrer Caps. Bürgermeister Nees, Oberburg, würdigte in einer Ansprache die Stunde des Tages und grüßte seine Gäste mit einem „Glückauf, für Post und Spessartbahn für die nächsten 90 Jahre!“

Mit der Kapelle Herbig an der Spitze ging es dann über die neue Brücke zum Bahnhofs, wo bereits das gillandengeschmückte Jubiläumskind auf die hohen Festplätze wartete. Viele Oberburger wählten ihren nach und überall auf der Bahnstrecke standen die Bewohner des Elsavates um „ihrer“ Bahn zum 40. Geburtstag zu gratulieren. Die weil schaukelte das weitaus ältere Gefährt, die Postkutsche, auf der Landstraße gen Echas. Auch sie wurde überall jubelnd empfangen. In Schloßbach stimmte der Gesangsverein Röh-Schloßbach den Choral „Das ist der Tag des Herrn“ an. In Echas-Mönchberg war der Erziehung nicht weniger eindrucksvoll und es schien, als ob die Spessartler miteinander weinenden wollten in der Begrüßung ihrer Jubiläumsbahn, die so viel neun Loben in das Tal der Elava gebracht hat. Ob in Heibach, Wintersbach oder Heimbuchenthal, überall standen jubelnde Menschen an der Bahnstrecke und vor dem geschmückten Stationsgebäude.

Gleichsam als Höhepunkt des Tages formierte sich nach der Rückkehr des Jubiläumswagens ein Festzug vor dem Echsener Bahnhof. Inzwischen hatten sich weit über 4000 Menschen in der bürgerlichen Marktgasse versammelt. Im Mittelpunkt des unteren Spessart, versammelt. Es war ein Festzug, der hier durch die Straßen von Echas und Sommerau zog, wie er in der Geschichte des Elsavates bisher nicht zu verdeutlichen war. An der Spitze marschierte das ältere der beiden Geburtskinder, die Post mit Kutschen, Autos und Omnibussen. In den Ehrenreihen saßen die alten „Postler“ und „Bahner“. Dichtgedrängt luden die Neugierigen den stähler erhellten Zug an sich vorbeiziehen, in dem fast kein Verein des ganzen Elsavates, keine Interessengruppe fehlte.

Auf dem Festplatz drängten sich dann die Massen. Die immerhin geräumigen Hallen vermochten nur einen geringen Teil der Festbesucher aufnehmen. Schalter an Schalter standen sie im Freien und lauschten den Klängen der tüchtigen Röhler Bläser. Festpräsident Günther fand einige kernige Begrüßungsworte und Lehrer Caps christ neben acht Postlern 21 Bahner. Er gab gleichzeitig einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung von Post und Bahn im Elsavatal. Inzwischen war auch noch der Bundesbahndirektor Hugo Karpf eingetroffen. Direktor Dr. Fischl und Dr. Schmidt fanden einige passende Worte zu der Festmenge — ihnen schlossen sich eine Reihe prominenter Redner an. Und als dann in den späten Abendstunden das Feuerwerk den Himmel rötete, war selbst der Abgeordneter auf seine Kasse gekommen. Post und Bahn im Elsavatal hatten ein Jubiläum erlebt, das ihrer würdig war. Das Heimatfest des Elsavates wird nachher von sich reden machen!

F. K.



Festzug – „100 Jahre Post ! – 40 Jahre Spessartbahn !“ – 1950



Ein Festzug, wie ihn Sommerau und Eschau noch nicht gesehen hat.

In Sommerau am „Spessartdom“.

Es war auch ein Erinnerungsfest für den ehemaligen Postillon Eduard Schreck. (kleines Foto links unten).

Am Bahn-Haltepunkt „Eschau-Sommerau“



Blick vom Bahnsteig nach Sommerau

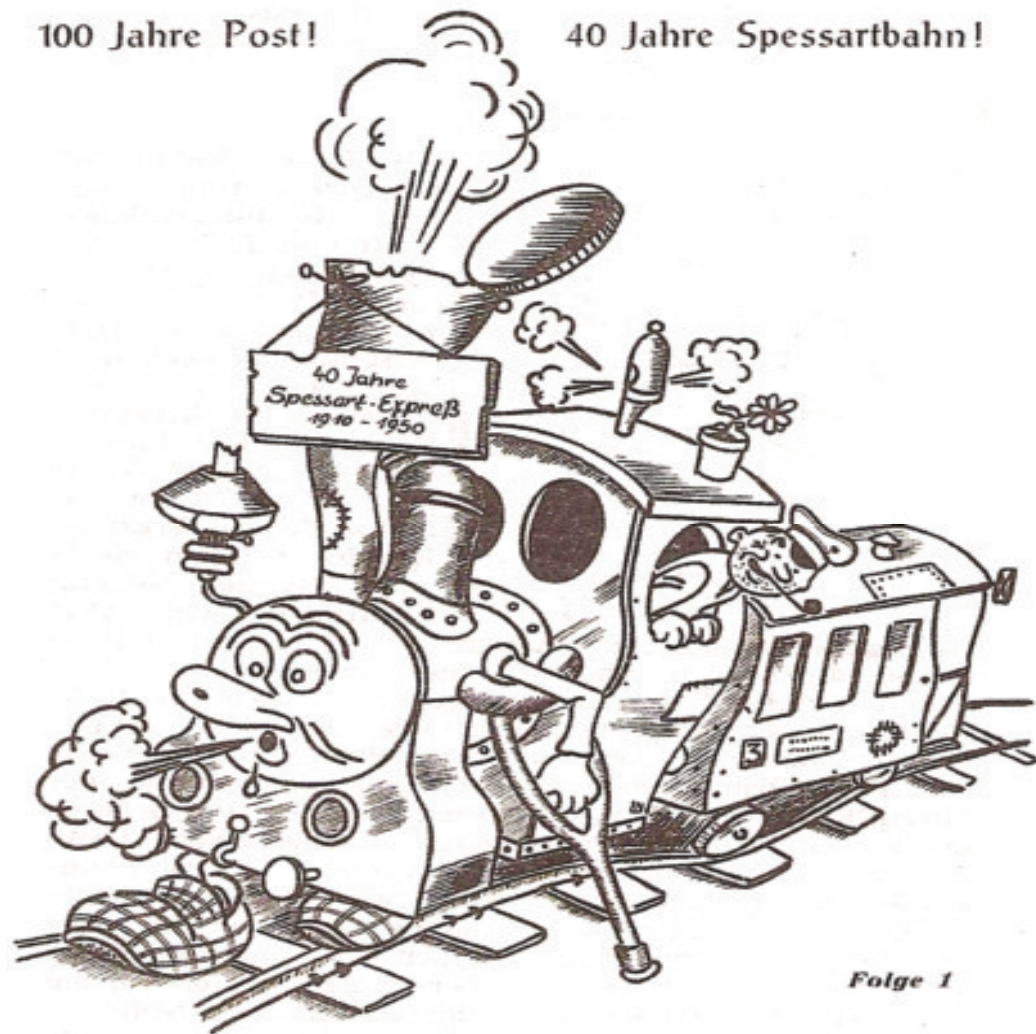


Blick von der Elsava-Brücke zum Bahnsteig.



Bis zur Inbetriebnahme der Bahn im Elsavatal, im Januar 1910, verkehrte täglich die Postkutsche. - Rechts die Villa Elsave, das ehem. Herrenhaus der Familie Rexroth.

Foto aus dem „Heimatbogen des Elsavatales“, 1950.

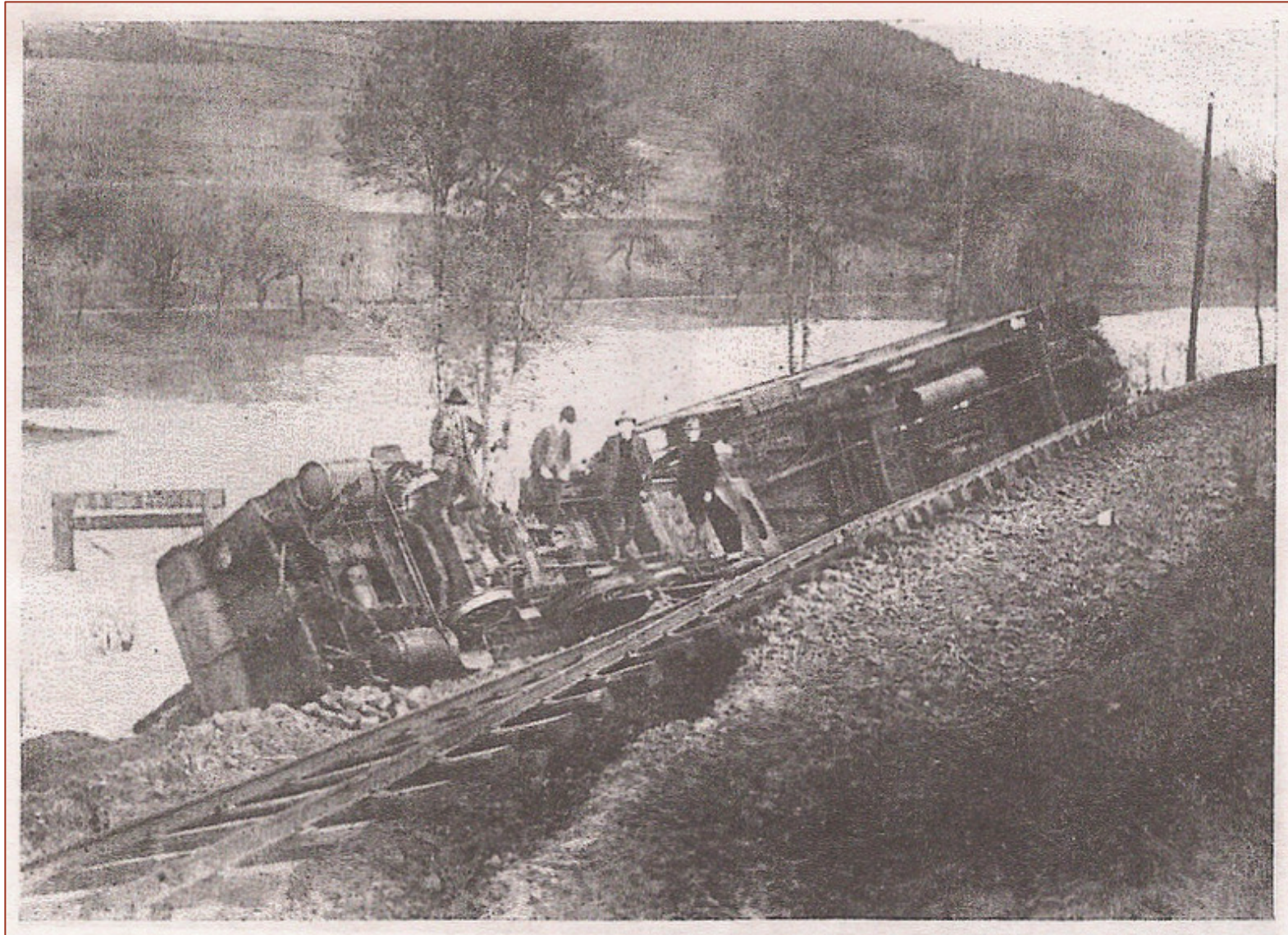


Karikatur-Zeichnung von Lutz Nüllen, zum 40. Jubiläum der Elsava-Bahn 1950. Damals ein großes Jubiläums-Fest.



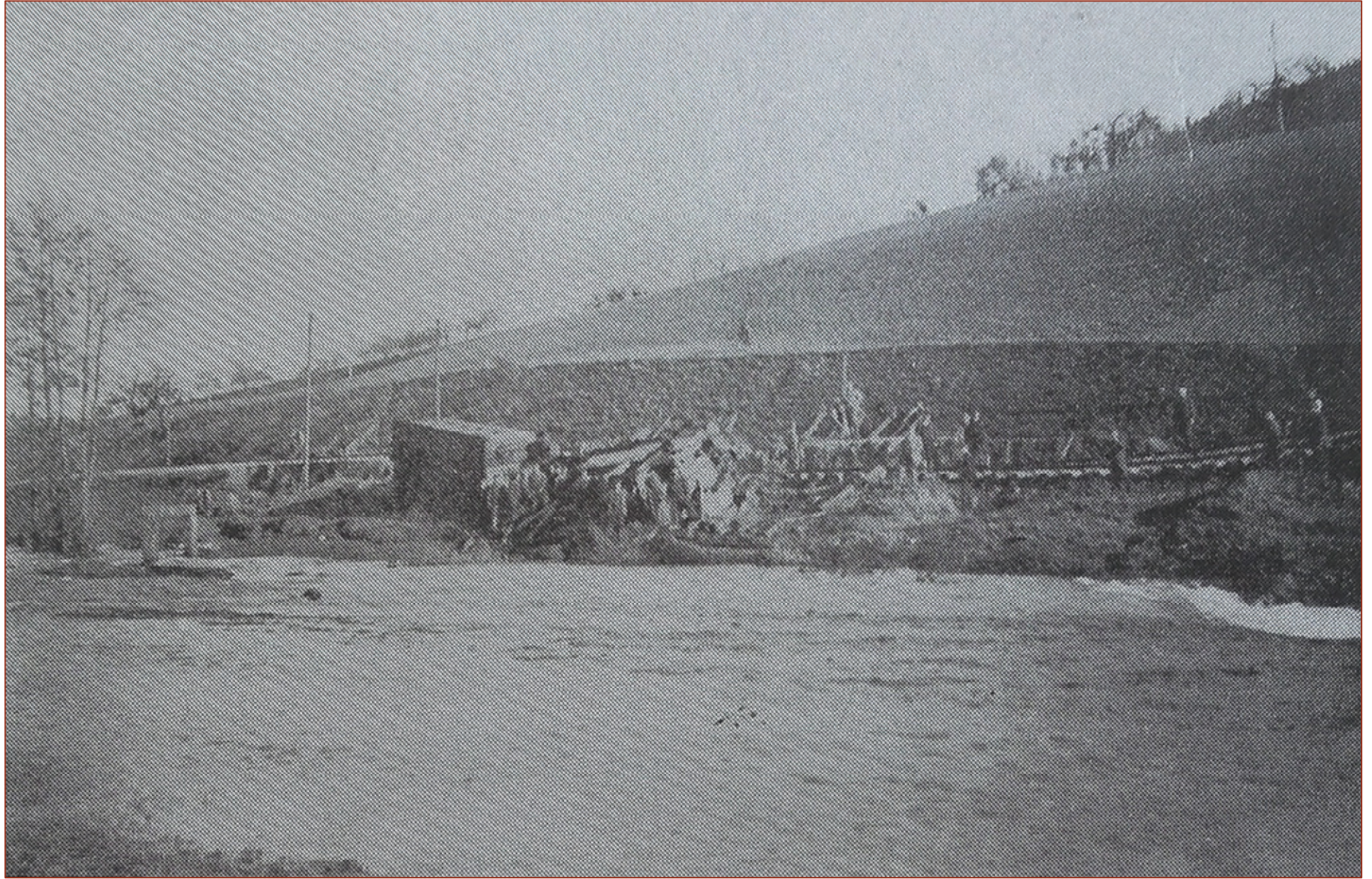
Die Elsavatalbahn 1949 von Hobbach in Richtung Heimbuchenthal.

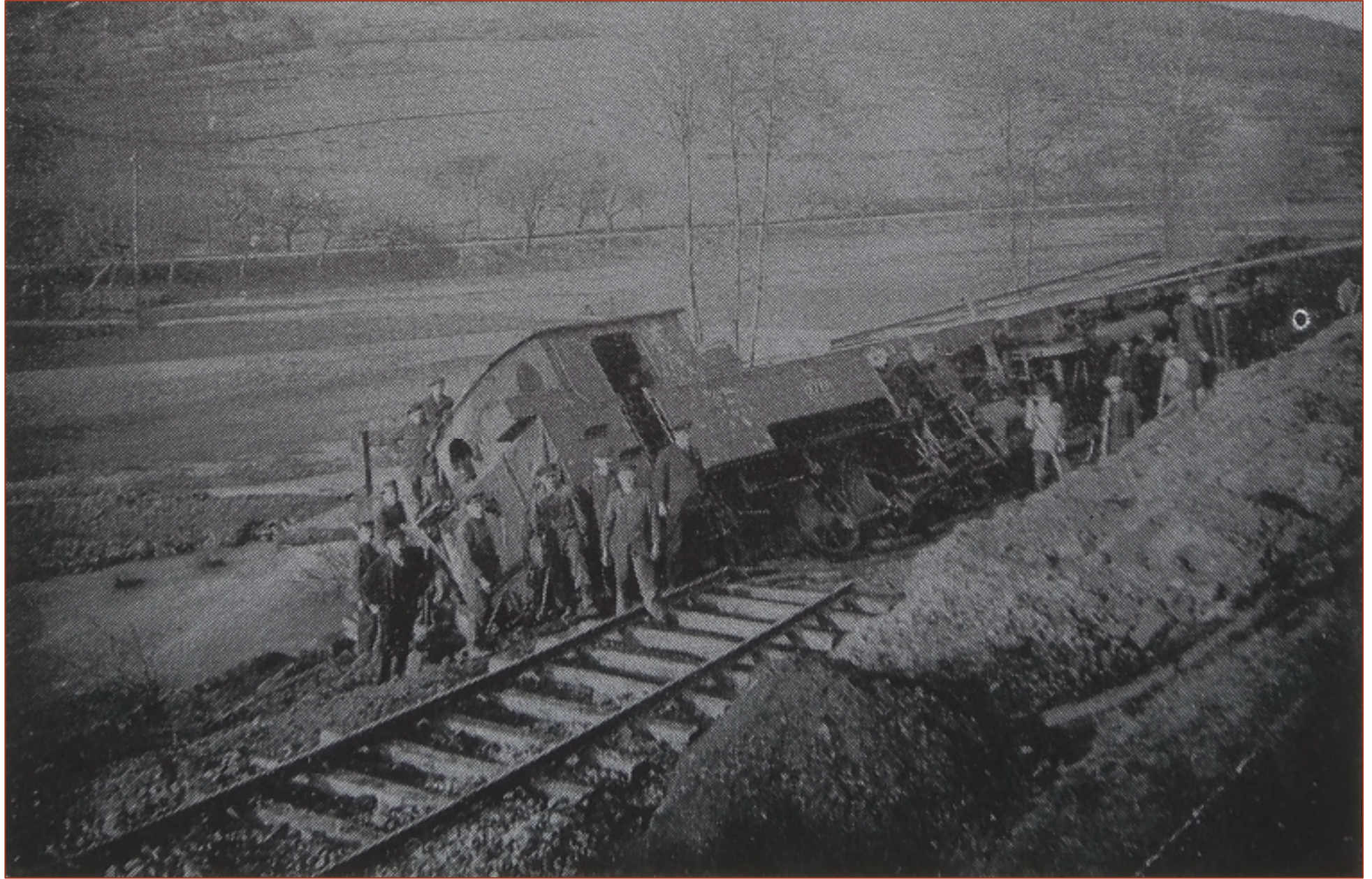
Fotoarchiv: Jens Freese (Bildkalender 2011 „Der Spessart“)



Dammrutsch durch Hochwasser am 2. November 1924 bei Hobbach. Die Folge: Der „Spessartexpress“ ist entgleißt.

Aus dem „Heimatbogen des Elsavatales“, 1950.







Bahnhof „Wintersbach“ mit Wegweiser - „Zur Geishöhe“.



Am Bahnübergang „Wintersbach - Neuhammer“



Historische Ansichtskarte (um 1910) vom „Neuhammer“, auch „Wintersbacher Hammer“ genannt, (Gemeinde Dammbach, OT Wintersbach), einem ehemaligen Eisenhammer der Familie Rexroth, gegründet 1813. Die Familie Rexroth hat die Gebäude 1869 als Brauerei verpachtet, d. h. die Hammertätigkeit war zu dieser Zeit bereits eingestellt worden.

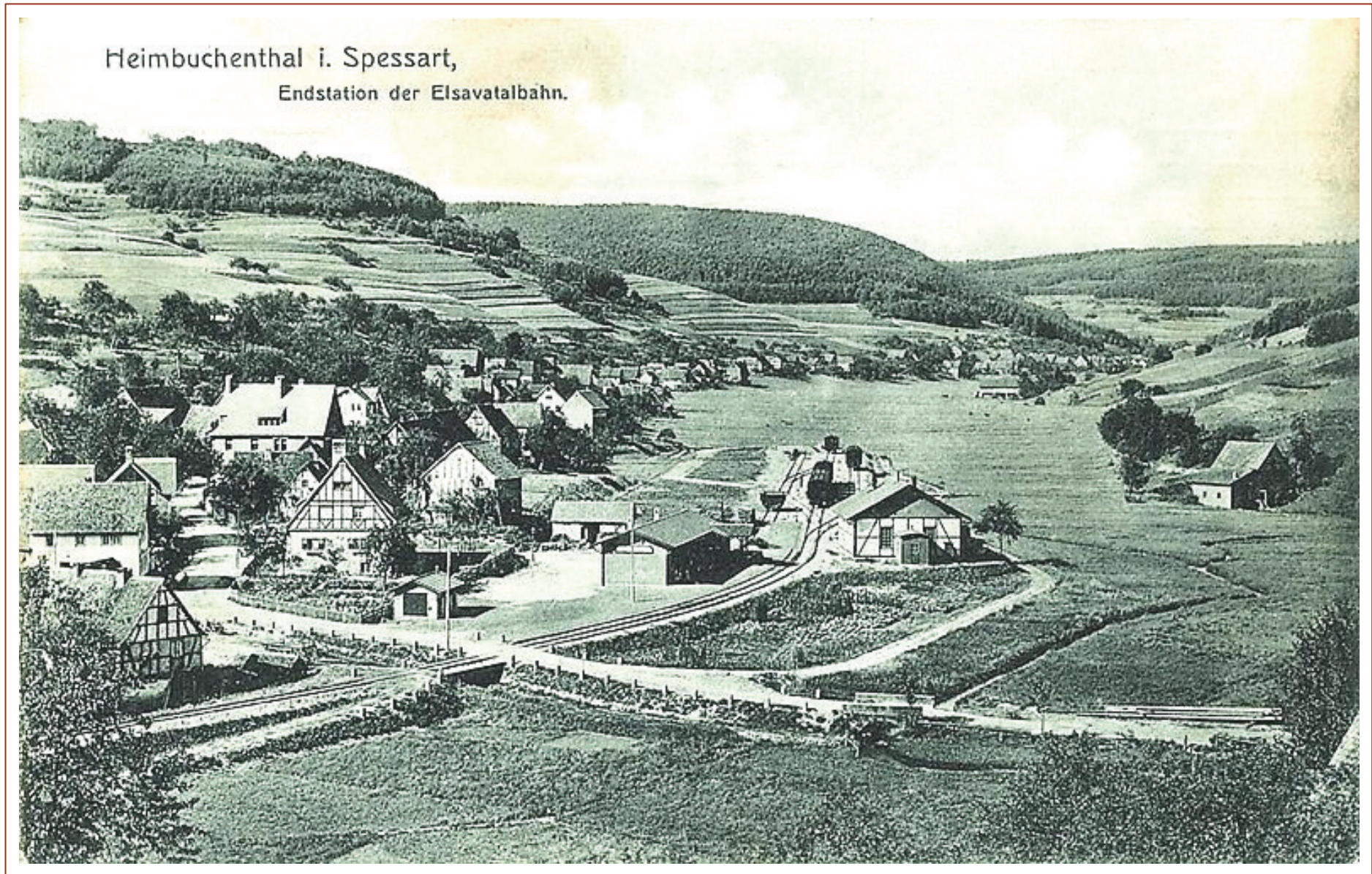


Der Höllhammer, ein Eisenhammer der Familie Rexroth. Foto: Eymann - ME

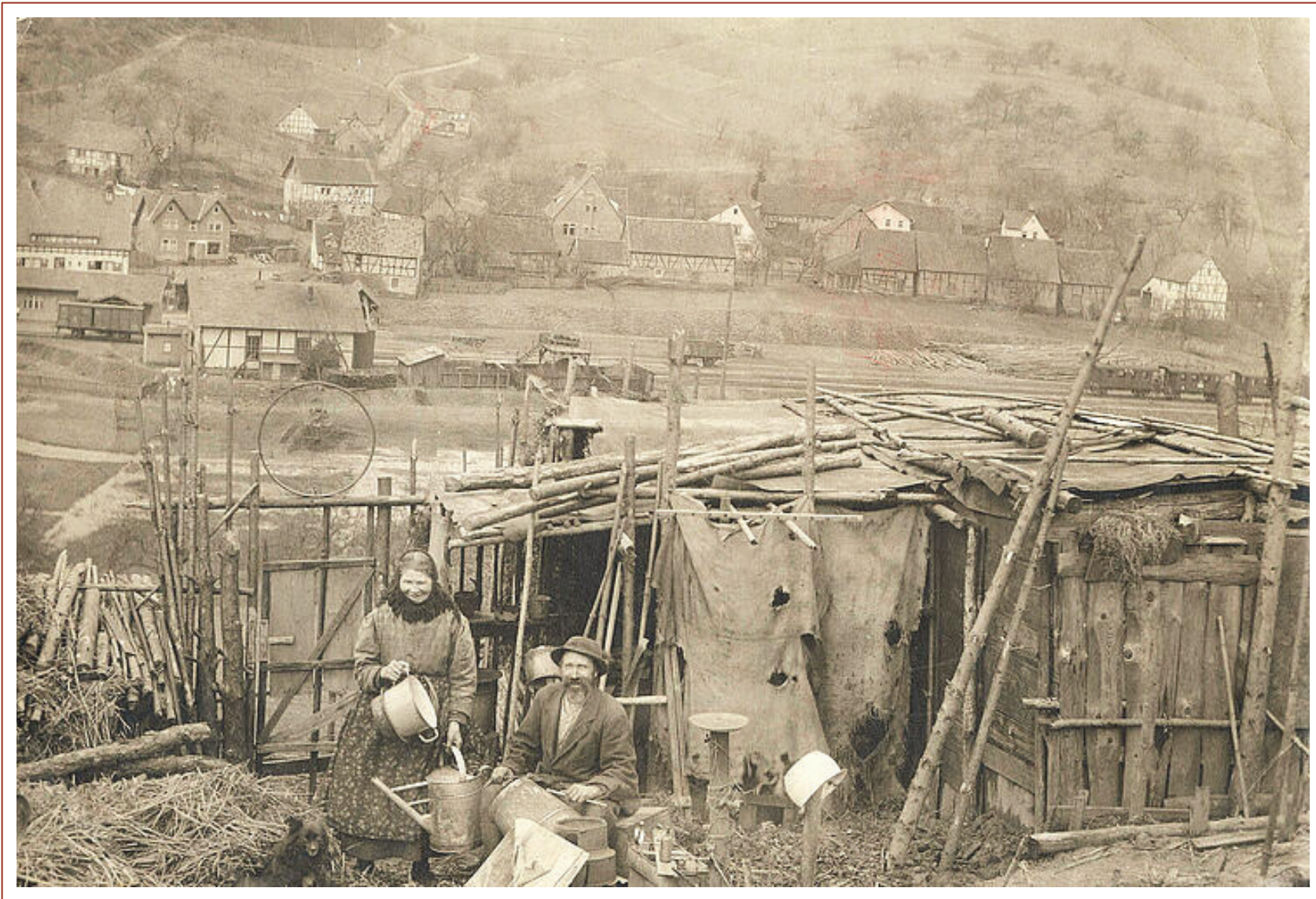




Streckenabschnitt zwischen Wintersbach und Heimbuchenthal. Foto: Erhard Jorde



Rechts im Bild die „Roth-Mühle“.



Die Kesselflicker am Bahnhof - Heimbuchenthal - in der Nähe der „Roth-Mühle“, um 1910.

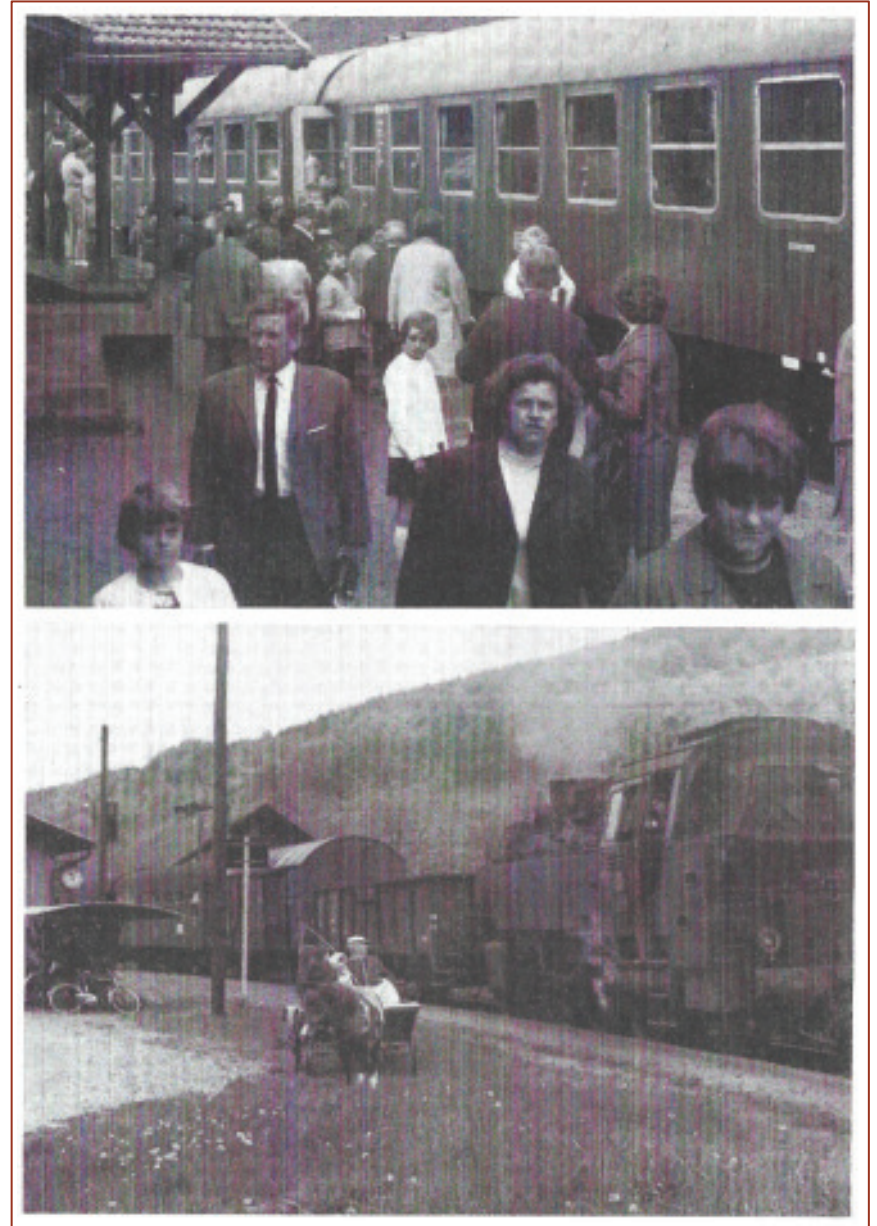


Der „Spessartexpress“ auf seiner letzten Fahrt vor der Endstation Heimbuchenthal.



Beide Aufnahmen in
Heimbuchenthal.

Der „Spessartexpress“ beim
40-jährigen Jubiläum 1950
in Heimbuchenthal.





Der Schienenbus, der in den letzten Jahren manchmal auch in den Spessart fuhr, und die alte Dampflok, geschmückt für die letzte Fahrt, im Bahnhof „Oberburg-Elsenfeld“.



Noch ein Plausch vor der letzten
Abfahrt in Heimbuchenthal.

Eine Geschichte zum letzten Postillion im Elsavatal - Eduard Schreck und seiner Frau Adelheid.

Ein offener Geburtstagsbrief des in Sommerau geborenen Valentin Pfeifer (1886–1964), Lehrer, Volkskundler und Heimatschriftsteller, aus Aschaffenburg, an Adelheid Schreck. Dieser Brief gibt Einblick in das Dorfleben vor über hundert Jahren.

Aber wer war Adelheid Schreck?

Adelheid Schreck geb. Englert (1865–1957) stammte aus Krausenbach. Sie kam, wie man aus dem Brief entnehmen kann, nach ihrer Schulausbildung in das Haus der Landwirtsfamilie Theodor und Eva Pfeifer, den Eltern von Valentin Pfeifer (und meinen Ur-Großeltern), am oberen Dorfende von Sommerau. Sie war da wie man früher sagte, in Stellung gegangen. Hier in Sommerau lernte sie wohl ihren späteren Mann Eduard Schreck (1865–1955) kennen und lieben. Im November 1890 heirateten die beiden und hatten sieben Kinder. Eduard war der letzte Postillion, der mit der Pferdekutsche die Strecke zwischen Obernburg-Elselfeld und der Poststation in Hessenthal bediente. Nach der Inbetriebnahme der Spessart-Eisenbahn am 10. Januar 1910 war Eduard Schreck unter anderem Arbeiter in einem Sägewerk in Wintersbach und Flurhüter in Sommerau.

Von der Postillions-Gattin Adelheid erzählte man sich früher eine nette Geschichte, die nunmehr gute 100 Jahre alt ist und als verbürgt wahr gilt. Nach Sommerau kam ein neuer Pfarrer, der Adelheid eines Tages – der Eduard war wieder mit dem gelben pöstlichen Reisewagen unterwegs – aufsuchte und ohne lange Einleitung fragte: „Was ich gleich sagen wollte, Frau Schreck, Ihre Buben, die fluchen ganz gehörig, wie die Floßknechte“. – „Was!!! Mei Buwe fluche? Aber Hochwürden, mei Buwe? Die Teiwenker (Teufel) die fluche? Warte Se, die Dunnerwetter kumme merr häm. Die Dunnerkeil! Ich fluch net, mein Alter flucht net, wo hawwe die Sakramenter blouß des Fluche gelernt?“ Der junge Geistliche hat darauf die Sache auf sich bewenden lassen.

Und wenn man ihren Mann, den Eduard gefragt hat, „Na wie geht’s denn noch Herr Schreck?“, so antwortete er, „Wie wärd’s scho gehn? Isch guck noch alleweil, ob die Hinkel – eine seltene Kreuzung zwischen einem Hamburger „Silberlack“ und einem ostfriesischen Milchscharf – Aier leesche un melk’s noch jeden Owend, do geht mersch gud.“ So war er, der liebe alte Eduard; immer zu einem Ulk aufgelegt, immer bereit, einen Fremden auf den Arm zu nehmen.

Eschau-Sommerau, 28. Mai 2023

Otto Pfeifer

... Ein offener Geburtstagsbrief, adressiert an Adelheid Schreck, in Sommerau – von Valentin Pfeifer.

(Volksblatt oder Main-Echo, Mai 1955)

Liebe Adelheid Schreck!

Du vollendest am Montag das 90. Lebensjahr. Wenn Dir zu diesem seltenen Wiegenfest dieser Bericht zu Gesicht kommt, so betrachte ihn als Teil einer zu erfüllenden Dankespflicht, an die mich seinerzeit die Mutter ermahnte: „Vergiß nicht, dass dich Adelheid auf den Armen trug, als sie selbst noch ein „junges Ding“ war. Adelheid hat uns treu gedient, war flink und ehrlich.“ Nun, ein Mutterwort soll man befolgen. Nimm deshalb diese Dankeszeilen entgegen!

Aber warum geht Dir der Brief auf diesem Weg über die Zeitungsspalte zu? Das hat seine zwei Gründe. Zum ersten soll damit namentlich den jungen Lesern dargetan werden, dass schlichtes Dienen im einfachen Bauernhaus ebenso Anerkennung findet wie der Dienst bei anderen Stellen, im Büro oder im Geschäft. Und gerade der Jugend wegen sei hier erwähnt, was Du einmal gelegentlich meines Besuches ausgesprochen hast, jenes Wahrwort: „Ehrlich währt am längsten“. Jawohl, obgleich Du mit äußeren Glücksgütern nie gesegnet warst, stand jenes Losungswort über Deiner Lebensbahn. „Ich kann jedem offen ins Gesicht gucken“, sprachst Du einmal. Und ja, so ist es auch. Du hast den Ruf des Fleißes und der Ehrlichkeit ins biblische Alter herauf bewahrt. Beide Eigenschaften bilden ein hoch zu wertendes Gut, das am Abend des Lebens zufrieden macht.

Liebe Adelheid Schreck! Die Veröffentlichung des Geburtstagsbriefes hat aber noch einen zweiten Grund. Er soll nämlich kund tun, wie sich während eines Lebenslaufes, also in mehreren Jahrzehnten, die Dinge auch in kleinem Rahmen sehr änderten, in einem Ortsbereich, in unserem Spessartdorf. Und die Leser von anderswo, in Stadt oder Land werden auch ihren Wohnort unter dem Gesichtspunkt des Wechsels der Dinge und Geschehnisse beschauen, und sie werden bestätigen müssen, wie sich ein Ortsbild (das äußere und innere!) in verhältnismäßig kurzer Zeitspanne verändern kann. Kein Zweifel, Dein Leben schließt ein gutes Stück Geschichte mit ein. Damals als Du der Mutter flinke Helferin warst, gab es noch eine offene Herdstelle bei uns im Dorf. Heute befindet sich ein ansehnliches Gebäude am Platz des ehemaligen Lehmhäusleins, und der moderne Kochherd hat die einfache offene Feuerstelle längst abgelöst. Dir, liebe Adelheid, denkt es ferner, wie die Frauen und Mädchen droben am Kinzbach, unweit des Schafhofes, den gerösteten Flachs „brechten“. Heute noch heißt jener Feldbezirk „die Brechhalle“. Ende der achtziger Jahre (1880er !) war nämlich im Elsavatal der Flachsanzbau noch richtig im Schwung, und drüben in Mönchberg und

in Hausen waren die Leineweber daheim. Wer im Dorfe, außer den wenigen Alten, weiß noch, dass in Sommerau, hart an der Pforte zum Hochspessart, um 1880 auch Tabak gepflanzt ward? Ich selbst half noch mit, Tabakblätter an langen Garnfäden aufzureihen und sie unters Dach zum Trocknen zu hängen. Als vor einem Vierteljahr Dein „Edward“, der Postillion, die Neunzig erreichte, wurde erwähnt, dass er Dir hie und da vom hohen Kutschbock einen Weck in die Schürze warf; für Dich dazumal eine kleine Kostbarkeit, nicht wahr! Und Bohnenkaffee gab es nur an den Feiertagen.

Herrje, wie alles anders wird! Um 1895 kam das erste Veloziped (mit einem Hochrad!) nach Eschau (Lehrer Schumann) und außerdem konnten wir in jenen Jahren die „Schäse ohne Gäul“ des Dr. Schuler aus Aschaffenburg bewundern. Das Auto des Aschaffener Schlossermeisters Jakob Haus war noch recht unvollkommen. Es streikte oberhalb unseres Dorfes, und Sommerauer Bauern schoben es mit vereinten Kräften in die elterliche Scheune. Heute? Die ehemals am Sonntag so stille Dorfstraße ist am „Ruhetag“ schier zur Rennbahn für hintereinanderjagende Fahrzeuge geworden.

Gar mancher Wechsel und Fortschritt war sicherlich zum Besten des Dorfes. So schlossen sich Lücken an der Dorfgasse durch den Bau schmucker Häuser, und statt des kuscheligen alten Kirchleins überragt der „Dom“ des Elsavatales, nun auch im Inneren stilvoll und einheitlich gestaltet, das Dorf. Wenn der herzengute Pfarrer Wolz, der Ende der neunziger Jahre unmittelbar nach dem Gottesdienst vom Tode ereilt ward, jetzt wiederkäme und die neue, schöne Kirche sähe! Du könntest liebe Adelheid, noch gar viele des vorigen Jahrhunderts in den Kreis Deiner Erinnerungen rufen und alle würden das, was sich inzwischen im Orte begab und erneuerte, aus dem Staunen nicht herauskommen; der biedere „Glacè-Schneider“ vom Wiesenhof, der zugleich Gemeindediener war und als „Ausscheller“ die Bewunderung der Buben erregte, weil er die Ortsklingel mit so liebevoller Sorgfalt und geruhsamer Gemächlichkeit schwang; der untadelig brave „Hammerhannes“ der vom verödeten Hobbacher Eisenhammer in unser Dorf umgesiedelt war. – Doch lassen wir die Toten ruhen!

Dir, liebe Adelheid, möchte ich am Schluss dieser Zeilen noch eine Reihe von Lebensjahren in gesundheitlicher Frische wünschen, und so verbleibt in heimatlicher Verbundenheit und Treue,

Dein Landsmann in Aschaffenburg



Eduard Schreck



Geschmückt zur letzten Fahrt.
25. Mai 1968

Eine Zusammenstellung
von Otto Pfeifer.

Eschau-Sommerau, im Juni 2023.

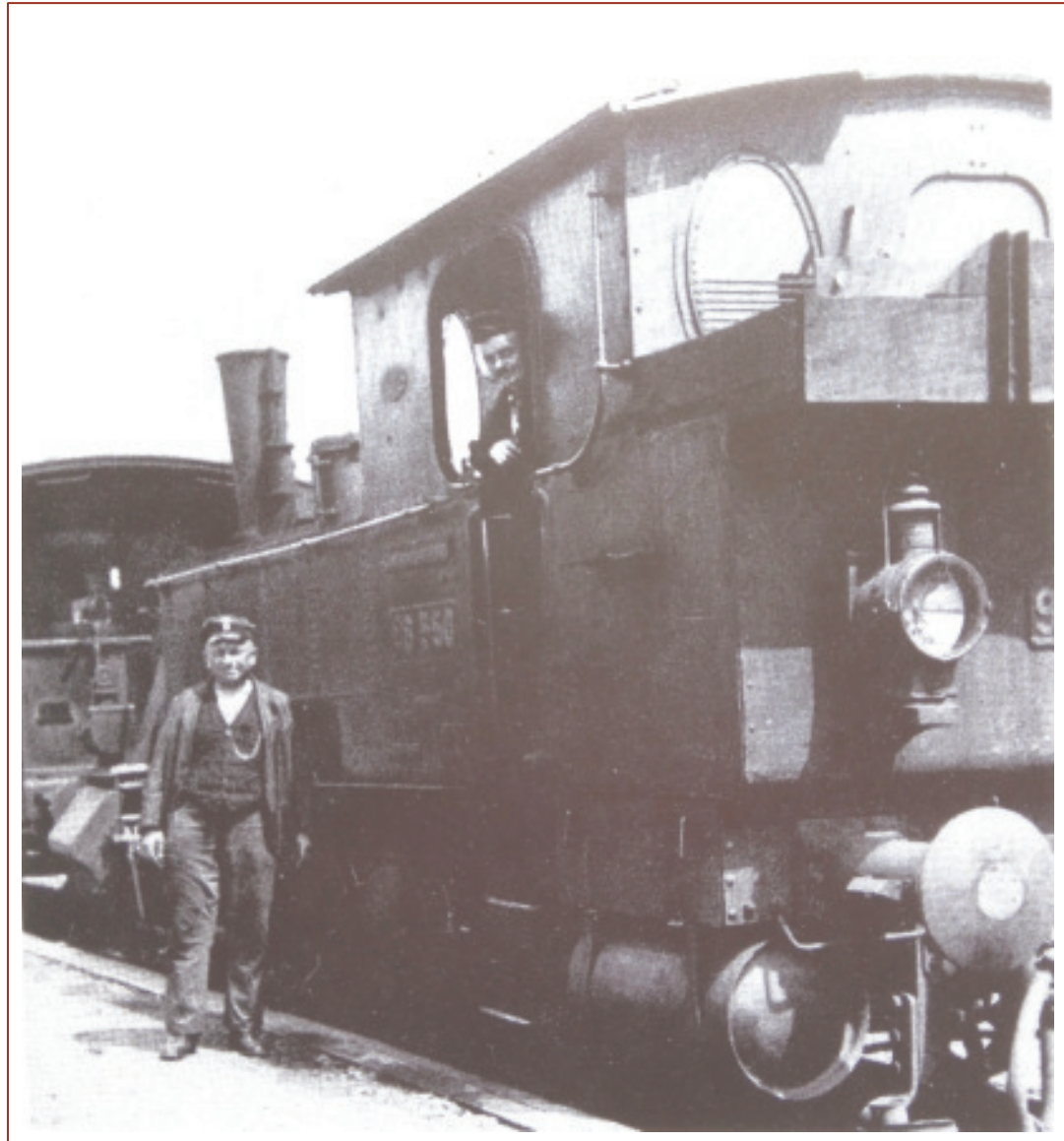


Foto aus den 1930-er Jahren.

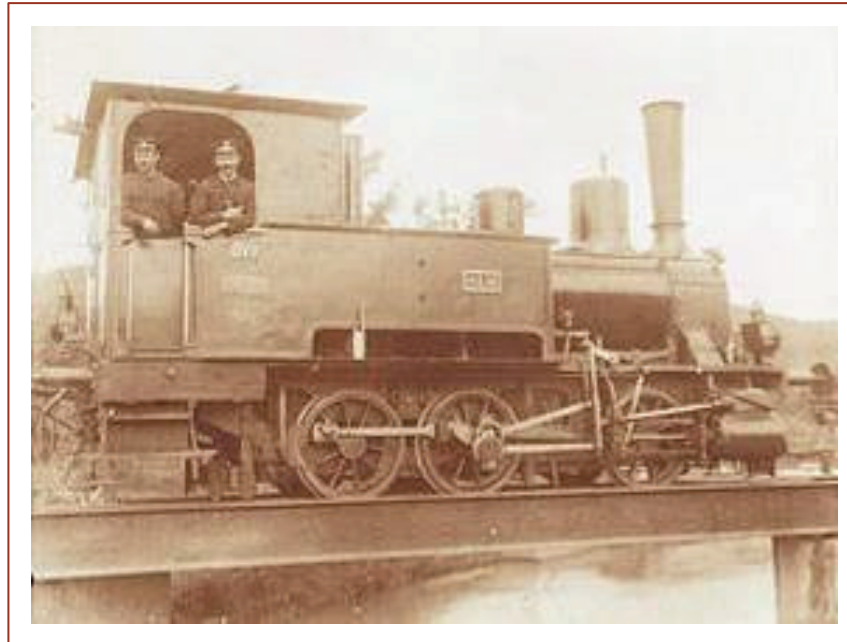
Ein Aufsatz über - Das Dorf Rück -, von Lehrer Josef Schwarz.

Auszug Teil VII.

<p>Das Dorf Rück.</p> <p>VII. Jos. Schwarz, Rück.</p> <p>1796 war in Rück eine große Viehsenke, von welcher der alljährliche Wittgang nach Himmelthal herrührt.</p> <p>Rück besitzt schon seit lange eine Schule. Ein „Schulmeister und Notar Pentmantel“ kommt bereits 1656 inhaltlich des Obernburger Stadtgerichts-Protokollbuches vor. Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde die Schule als Nebengewerbe von einem Handwerker, der des Lesens und Schreibens kundig war, gehalten. So hat hier ein gewisser Heinrich Adami mit Vater und Großvater über die 100 Jahre die Schule bedient. Diesen folgten von 1743 ab noch Johannes Berninger und Aug. Wohlender. Ersterer wurde als Lehrer 1786 von Mainzingen hierher berufen und starb 1818. Die Stelle wurde dann ein Jahr von dem Gehilfen verweist, der in die Aufzeichnungen schrieb, „daß unter der Zeit seiner Verwaltung viel vorgefallen sei, von dem die Nachwelt reden werde.“ Als erster wirklicher Lehrer wurde 1819 Bodiet angestellt, welcher 1830 starb; er hat das Haus Nr. 1 hier erbaut.</p> <p>Die folgenden Lehrer seien der Reihenfolge nach hier aufgeführt:</p> <p>1830 Berwefer Reinhard (v. Trennsfurt) 1830—1860 Jos. Schocher 1860—1870 Bl. Grob, 1870—1875 Ant. Schöcher, 1875 Berwefer Baumach, 1875—1878 Phil. Pfister 1878—1882 Ad. Joh, 1882 Berwefer Schenk,</p>	<p>1882—1917 Jos. Schwarz, 1918 Berwefer Eisenkaut, ab 1918 Gerd. Dorn</p> <p>Bis zum Jahre 1871 war auch die Nachbargemeinde Schippach hier eingeschult. Sommerschule besteht seit 1770 hier. Seit 1910 besteht hier eine 2. Schule, mit einem Hilfslehrer besetzt. Erster Lehrer desselben war Val. Pfeifer. Die zwei Hilfslehrer Lorenz Brehm und Jos. Moos rückten bei Ausbruch des Weltkrieges als Kriegsfreiwillige ins Feld und mußten ihren Heldeumut mit dem Leben bezahlen.</p> <p>Rück liegt an der durchziehenden Distriktsstraße, die früher ungeheuer viel, vorab mit Holzfuhrwerken, befahren wurde; auch die Schiffsknechte, die sog. „Reincenter“, die von Fischenbach über den Berg zogen, sahen über hier mainabwärts. Die Folge war, daß die Gemeinde für Pflasterarbeiten ständig große Summen aufwenden mußte, die durch den Pflasterzoll nur geringe Deckung fanden. Dem Uebelstande wurde endlich durch die Neupflasterung mit Granit, der von Kirchbrombach bezogen wurde, abgeholfen. Der Pflasterzoll, ein Recht, auf das schon die Fürstbischöfe von Mainz als Landesherren der Gemeinde das Privileg gegeben, wurde im Jahre 1914 freiwillig aufgegeben, um mit diesem unzeitgemäßen Verkehrshindernisse allgemeiner Art aufzuräumen. Rück liegt an der 1. Haltestelle der Elsavatabahn, welche 1909/10 erbaut wurde. Lange Streitigkeiten waren wegen Anlage der Bahn und Benennung des Bahnhofes. In besonderer Weise suchte Mühlenbesitzer/Völker in Schippach sein Interesse geltend zu machen. Um den nötigen Raum für den Bahndamm zu bekommen, mußte der Elsavatal auf etwa 120 Meter verlegt und neu überbrückt werden. Der Kanal hat Dimensionen, die den Ludwigskanal noch übertreffen, und wenn der Kanal so bis Obernburg weitergebaut wäre, könnte die „Rainkuh“ mit</p>	<p>den größten Raatschiffen in die Elava einfahren. Gebau wurde die Bahnstrecke von der Firma Brandl in Halle. Diese hatte auch eine wirkliche Dame als Schachtmeisterin aufgestellt, die, gekleidet in grelles Rot gleich einer Rosa Luxemburg draußen auf der Strecke stand und gleich ihren männlichen Kollegen P. & L. und Schaufel zu handhaben wußte. Begleitet war sie von 2 Pinschern, die sich draußen als lebende Wärmflaschen um die kalten Bierfischen legten, damit sich die Schachtmeisterin damit nicht den Magen erkältere; denn sie verstand ebenso gut wie die Schaufel den Maßkrug zu handhaben. Am Abende versammelte sie ihre „Getreuen“ um das Gramophon, das sie zum allgemeinen Ergötzen mit ihrer mannweiblichen Stimme begleitete, bis sie die nötige Bettstühle gefunden.</p> <p>Rück hat jetzt eine selbständige Postagentur. Jahrzehnte lang gehörte er zur Post Eichau. Der Postwagen fährt so die Briefschaften und Pakete hier durch nach dem eine Stunde weiter gelegenen Eichau, von wo sie dann der Postbote auf dem beschwerlichen Wege über Eichelsbach oft erst am nächstfolgenden Tage den Adressaten wieder zurückbrachte, eine Einrichtung die man heute wohl für unbillig hält. Rück gravierte von je mehr nach Aschaffenburg, während Schippach noch zur Miltenberger Gegend zählte. Auch in Sprache und Volkscharakter bildet hier die Elava eine auf fallende Grenze. Jahrhunderte hindurch teilte der Ort das Schicksal des Churfürstentums Mainz und kam mit diesem 1814 an Bayern. Daß es mainzisch war, bewiesen noch die vielen Wappen der Mainzer Bischöfe auf den Grenzsteinen der Gemarkung. Lange Zeit hatte der Ort das Kloster Himmelthal zum Gerichtsherrn, dann kam er zum vormaligen Landgerichte Kleinwallstadt und zum Volkertsbrunner Forstrevier später zum Amtsgerichte Klingenberg und zum Bezirksamt Obernburg. Schluß folgt.</p>
--	--	--

Abschnitt oben, den Bahnbau betreffend.

Erinnerungen an die Eisenbahn im Elsavatal



Elsavatal - Bahn 1910 - 1968

Otto Pfeifer

NUR DIGITAL !

