



36. Jahrgang

Herbst 2017

3/2017

„Dahin kommt der Bahnhof!“

Aus Leitersheiser Gschichdli Band 1

Als man die Region mit dem Eisenbahnbau zu erschließen begann, setzten, wie es bei solch weitreichenden Ereignissen üblich ist, große Debatten ein, ob man „so was“ überhaupt brauche oder nicht, schließlich „hat man früher so was auch nicht gehabt!“ Und wenn „ja“, wo soll die Gleisstrecke verlaufen und vor allem: „Wo soll der Bahnhof hin?“

Um dieses „Hick-Hack“ etwas zu entwirren, wurde eine Kommission, bestehend aus dem Bürgermeister und einigen Stadträten, nach München zur Regierung beordert. In Frack und Zylinder, wie es Ende des 18. Jahrhunderts üblich war, machte sich diese Delegation auch alsbald auf den Weg.

Einer der Stadträte, ein Bäckermeister, war von sehr kleiner Statur und er hatte keine geeigneten weißen Handschuhe. Also musste er sich welche ausleihen, aber letzten Endes war auch dieses Hindernis beseitigt, auch wenn die Handschuhe bedeutend zu groß waren. Aber das fiel vorerst nicht besonders auf.

Im Präsidium war auf einem großen runden Tisch eine Landkarte ausgebreitet und nach längerer Diskussion fragte der Präsident die Vertreter der Stadt Leutershausen: „Meine Herren, wo soll denn nun ihrer Meinung nach der Bahnhof hinkommen?“

Weil der Bäckermeister der Kleinste von allen war, stand er ganz vorne am Tisch und sofort zeigte er übereifrig mit dem Finger auf die Landkarte, wo er Leutershausen vermutete:

„Hierher, Herr Präsident!“

Dieser machte auch sofort ein Kreuzchen auf die Karte.

Weil aber des Bäckers Handschuh ja viel zu groß war und beim Tippen auf die Landkarte umknickte, endete der Finger nicht dort, wo es der Stadtrat eigentlich wollte, nämlich im Stadtgebiet von Leutershausen, sondern etwas weiter östlich, in Wiedersbach eben!

Liebe Leser, so, oder ähnlich könnte es gewesen sein. Jedenfalls erzählte man es so, mit leichtem Augenzwinkern, an den Stammtischen.

Ich wünsche Euch viel Vergnügen beim Lesen.

Mit heimatlichem Gruß
Euer Hermann Betscher

Ein Leben am Bahnhof

von Johann Schneider, Mai 2017

Für das Deutsche Reich war die Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Stuttgart strategisch sehr wichtig. Der Abschnitt Ansbach – Dombühl war wegen des Deutsch-Französischen Krieges von Juli 1870 bis Mai 1871 unterbrochen. Im Juni 1875 konnte dann dieser Streckenabschnitt eröffnet werden. Dabei wurde in Wiedersbach eine Bahnstation eingerichtet, die nächste Richtung Dombühl war in Büchelberg. Für Leutershausen war die nähergelegene Station Wiedersbach wichtiger. Die Station hatte die Bezeichnung 'Leutershausen' und wurde ab 1906 in 'Bahnstation Leutershausen-Wiedersbach' umbenannt. (Quelle: C. Broser, 25.02.2010, Die Eisenbahngeschichte von Wiedersbach)

Zum 1. April 1935 wurde mein Vater Johann Schneider von der Bahnmeisterei Neuenmuhr (heute Muhr am See) zur Bahnmeisterei Wiedersbach als Lohnrechner und Schreiber versetzt. Er hatte in Neuenmuhr bei der 'Rotte' gearbeitet und bewarb sich auf die Stelle bei der Bahnmeisterei Wiedersbach. Mit dem Umzug nach Wiedersbach zog unsere Familie in das Bahnwärterwohnhaus (Hs.-Nr. 69) am früheren Bahnübergang am Ortsende von Wiedersbach Richtung Ansbach. Im September 1935 wurde meine Schwester Hannelore hier geboren.

Schon als Fünfjähriger war ich eng mit der Eisenbahn und dem Bahnhof in Wiedersbach verbunden. Zusammen mit den anderen Kindern aus den Familien der Bahnbediensteten wurde immer etwas unternommen. Im Winter z. B. wurde vom Reißigsbuck und vom Scheiderersbuck Schlitten gefahren. Als es spätnachmittags wurde und es langsam dunkelte, gingen wir Bahnhofskinder und einige andere vom Dorf in den großen Wartesaal des Bahnhofs. Dort stand ein großer Kachelofen, der alle Tage für die wartenden Fahrgäste geheizt war. Damals hatten wir Kinder im Winter über der normalen Kleidung Trainingshosen aus Baumwolle an. Die Hosenbeine waren nass vom Schnee und meist hart gefroren. Wir zogen die Hosen aus und klopfen sie immer wieder an den heißen Kachelofen bis sie halbwegs trocken waren.

Von meinem Vater, der ja neben dem Bahnhof im Bahnmeistereigebäude arbeitete, holten wir uns Papier und Bleistifte zum Malen. Dem Zeitgeschehen entsprechend malten wir oft Kriegsszenen.

Wir, die Bahnhofskinder (Müller Christl, Geißendörfer Renate und Rudolf, Meier Hasso, Mager Else, meine Schwester Hannelore und ich) und auch die Engelhard's Madli (Emmi und ihre beiden Schwestern Hilde und Else), halfen dem Ladeschaffner beim Schieben von leeren Eisenbahnwagons, die über die Weiche zum 'Einstellen in die Güterzüge' auf ein bestimmtes Gleis gerollt werden mussten. Als Einstellen bezeichnete man das richtige

Einordnen der einzelnen Wagons in den gesamten Zug. Am Bahnübergang nach Ansbach (später der „53er“, weil er am Bahnkilometer 53 lag) taten drei Schrankenwärter rund um die Uhr Dienst, die die Schranken von Hand bedienen mussten. Das war der Johann Bruder aus dem Bahnwärterhaus beim Straßenwirthaus, der Georg Höhlelein aus Wiedersbach und der Johann Redlingshöfer aus Neunkirchen.

Meine Schwester Hannelore und ich verbrachten viel Zeit in der Blechhütte bei den Schrankenwärttern.

Schrankenposten 17a (später der "53er") an der Staatsstraße nach Ansbach

Schrankenwärter Bruder aus Neunkirchen; die Kinder: meine Schwester Hannelore, Kipfmüller Fritz aus Neuenmuhr, Else Mager)



Als ich 1944 aus der Schule kam, war es an der Zeit einen Beruf zu wählen. Was lag näher, als Eisenbahner zu werden, da mein Vater, seine drei Brüder und schon meine beiden Großväter Eisenbahner waren. Mein Vater war zu der Zeit bei den 'Feldgrauen Eisenbahnern' zum Kriegsdienst eingezogen. Meine Mutter kam mit dem Bahnhofsvorsteher Barth überein, dass ich in Wiedersbach bei der Reichsbahn eine Lehre beginnen konnte.

Als Betriebsjunghelfer trat ich dann am 1. April 1944 eine dreijährige Lehre an. Mein Vorsteher, Heinrich Barth aus Leutershausen, wohnte damals in der Vorstandswohnung im Bahnhofsgebäude im zweiten Stock. Als Fahrdienstleiter machten Herr Geißendörfer, Herr Johann Meier und der Friedrich Ziegler aus Leutershausen Dienst. Am Fahrkartenschalter war Herr Bahle aus Bechhofen. Als Ladeschaffner waren Wilhelm Hessenauer aus Leutershausen, Johann Kiesel und Karl Neuberger aus Wiedersbach und als Urlaubsvertretung Leonhard Eisenmann aus Görchsheim tätig.

Zur Bahnmeisterei gehörte das Magazin, das war ein großes Steingebäude zwischen dem Haus der Bahnmeisterei und dem Bahnübergang nach Ansbach. In dem Magazin war neben Lagerräumen auch eine Schmiede eingerichtet, in der der Schmied Georg Güner aus Wiedersbach arbeitete. Außerdem gab es noch die Schreinerei mit Herrn Goth aus Rauenzell und eine kleine Malerwerkstatt. Herr Ludwig Wagner aus Leutershausen war der Maler. Er hatte die Diensträume und Wohnungen zu tünchen und auch alle Schilder mit Zeichen und Schrift für den Bahnbetrieb anzufertigen.



Bahnhof um 1940. li.: Betriebsgebäude, re.: Wohnhaus für Vorsteher der Bahnmeisterei und den Rottenführer mit angebautem Büro der Bahnmeisterei

In meine Ausbildung am Bahnhof fiel auch die Kriegs- und Nachkriegszeit des 2. Weltkrieges. Am 5. April 1945 erlebte ich einen Jagdbomberangriff der amerikanischen Luftwaffe auf den Bahnhof und auf Wiedersbach. Dem entschlossenen Eingreifen der damaligen Schalteristin Frau Heinen (sie war aus dem Ruhrgebiet) war es zu verdanken, dass das Bahnhofsgebäude nicht abbrannte. Die Güterhalle westlich des Bahnhofs wurde dabei ganz zerstört.

Ich meine es war der 18. April, als die amerikanische Armee von Hannenbach Richtung Wiedersbach mit Panzern vorrückte. Der Schrankenposten und das Schrankenwärterwohnhaus waren auf der Ostseite von Wiedersbach die ersten Gebäude die sie erreichten. Meine Mutter, meine Schwester Hannelore und ich hielten uns im Haus

auf. Ein schwarzer Soldat betrat unsere Wohnung und durchsuchte sie. Dabei entdeckte er eine Filmrolle auf dem Tisch, die wir vergessen hatten wegzuräumen. Der Fotoapparat von meinem Vater war im Keller versteckt worden. Der Soldat verlangte nach dem Foto und meine Mutter musste ihn aushändigen. Er nahm den Apparat mit. Dies war der erste schwarzhäutige Mensch den ich in meinem Leben sah.

Das Haus wurde kurz danach beschlagnahmt und die Amerikaner quartierten sich dort ein. Das war an einem Sonntagvormittag. Wir wurden aufgefordert sofort die Wohnungen zu verlassen. Die Familie Mager, die das Erdgeschoss bewohnte, hatte gerade einen Hasenbraten in der Ofenröhre. Herr Mager wollte die Räumung bis nach dem Mittagessen hinauszögern, was ihm aber verweigert wurde. Den Hasenbraten verspeisten wohl die Soldaten. Alle Leute aus dem Bahnwärterwohnhaus und aus dem Bahnhofgebäude mussten ihre Wohnungen verlassen. Das waren etwa 12 Personen. Im Gasthaus Lippert, gegenüber vom Bahnhof, konnten wir im Tanzsaal im 1. Stock unterkommen und hatten dort eine Schlafgelegenheit, wenn auch nur auf alten Matratzen. Unsere Wohnung war für mehrere Wochen beschlagnahmt.

Nach Kriegsende wurde auch ich zum Wiederherstellen des Bahndammes am Straßenwirthaus Neunkirchen eingesetzt. Die dort bestehende Bahnbrücke war in den letzten Kriegstagen am 17. April 1945 noch von deutschen Soldaten gesprengt worden. Der Schmied Georg Güner aus Wiedersbach arbeitete im Magazin der Bahnmeisterei. Er sagte damals: „Hansla, für dich machen wir einen extra kleinen Pickel, du bist ja erst 15 Jahre“. Die Rote der Bahnmeisterei und Bürger von Neunkirchen und Hannenbach verfüllten die entstandene Lücke im Bahndamm. Die Rote stellte den Gleiskörper wieder her und verlegte die Schienen. Etwas weiter Richtung Lengenfeld wurde als Ersatz für die Brücke ein provisorischer Bahnübergang errichtet. Die Brücke wurde an alter Stelle erst 1958 neu gebaut.

In Richtung Dombühl war die dreibogige Altmühl-Flutbrücke bei Görchsheim ebenfalls von deutschen Einheiten noch gesprengt worden. Weiter bis Dombühl war die Eisenbahnstrecke intakt. Eine Spezialeinheit der amerikanischen Armee errichtete eine Behelfsbrücke anstelle der zerstörten, die von den Zügen nur mit 15 Std/km überfahren werden durften. Diese Pioniereinheit (ROB: Railway Operation Bataillon), die aus dem Saarland kam, war am Bahnhof Wiedersbach stationiert. Das war eine eigenständige Militäreinheit, die in eingerichteten Zugwagons wohnte und in Güterwagen komplette Werkstätten und alle nötige Ausrüstung zum Brückenbau bei sich hatte. Selbst eine komplette Küche war dabei. Der ganze Zug stand auf der Südseite der Durchgangsstrecke auf dem Nebengleis. Für uns war der Kontakt zu den Soldaten natürlich etwas ganz besonderes. Wir hielten gute Verbindung zur Küche, denn dort fiel immer etwas für uns ab. Bei den Pioniersoldaten gab's z. B. schon zum Frühstück Pfannkuchen, wovon wir manchmal welche abbekamen oder wir kamen in den Genuss einer Orange oder Banane.

Bis der Streckenabschnitt nach Dombühl wieder durchgehend mit Draisinen bzw. Zügen befahren werden konnte, war ich als Bahnkurier jeden zweiten Tag eingesetzt. Mit dem Fahrrad meiner Mutter radelte ich über Büchelberg, Röttenbach, Eckartsweiler, Brunst und Koster Sulz zum Bahnhof Dombühl. Die Straßen waren nur geschottert und zudem von Panzern und anderen Kriegsfahrzeugen zerfurcht. Oft wurde ein Schlauch oder der Mantel des Fahrrads kaputt und mir blieb nichts anderes übrig, als den Weg zu Fuß zurückzulegen. Das Fahrrad stellte ich irgendwo ein und auf dem Rückweg schob ich es dann zurück nach Wiedersbach. Für den Kurierdienst bekam ich 8 Stunden gutgeschrieben. Manchmal nahm mich der Dolmetscher der amerikanischen Pioniereinheit, er hieß Botchy, in seinem Jeep mit nach Dombühl. Das war natürlich eine feine Sache - war bequem und schnell und meine 8 Stunden ließ ich mir auch aufschreiben.

Ca. ein Jahr nach dem Lückenschluss am Straßenwirthaus Neunkirchen und bei Görchsheim konnte etwa Mitte 1946 der Zugverkehr auf dem Abschnitt Ansbach –