



Alt-Hörstein im Spessart

Die Hämmer wurden in den Bachtälern gegründet. 1830 waren vier Hammerwerke vorhanden, 1830 fünfzehn. Laufach hatte eine Eisenschmelze. Ende des 19. Jahrhunderts gingen die Hammerwerke ein, weil sie mit ihrem alten Verfahren der Konkurrenz nicht gewachsen waren. Nur Laufach, Lohr und das Haslochtal haben die Eisenindustrie, die sich in früheren Zeiten auf Bergwerke im nördlichen Spessart stützen konnte, auf unsere Tage überliefert.

Damit wäre in aller Kürze der Siedelungsvorgang im Spessart gezeichnet. Die ansteigende Bevölkerungsziffer brachte die Not, die auch durch die Waldzuweisungen zu Rodungszwecken an die einzelnen Dörfer nicht beseitigt werden konnte. Auch die Nutzungsrechte aus den staatlichen Waldungen waren nur Tropfen auf den heißen Stein. Die Landwirtschaft konnte die Einwohnerschaft nur dürrig ernähren. Heimindustrie, Waldbewirtschaftung, Steinbrucharbeit und die Wanderarbeit vieler Spessarter Männer in entfernten Gegenden und Ländern genügten kaum zur Beschaffung des ausreichenden Nahrungsbedarfes. Die neue Zeit hat durch Schaffung von Industriestätten am und im Spessart und die Erleichterung der Verkehrsmöglichkeit zu diesen Arbeitsstätten wesentlichen Wandel geschaffen.

Von der Birkenhainerstraße zur Autobahn

Ureigentliche Verkehrsstraße war zu allen Zeiten der Landweg, besonders dann, wenn es sich um die Verkehrerschließung eines Gebirges handelt, das sich wie der Spessart breit und massig in das Flußviereck lagert. Der Main war für unser Gebirg eine „Umgehungsstraße“. Das schließt nicht aus, daß er auf seinem Rücken Güter in die Ferne trug, die ihm als Bausteine und Holz aus dem Spessartinnern durch Fuhrwerke oder auf den Floßbächen zugestreift worden waren.

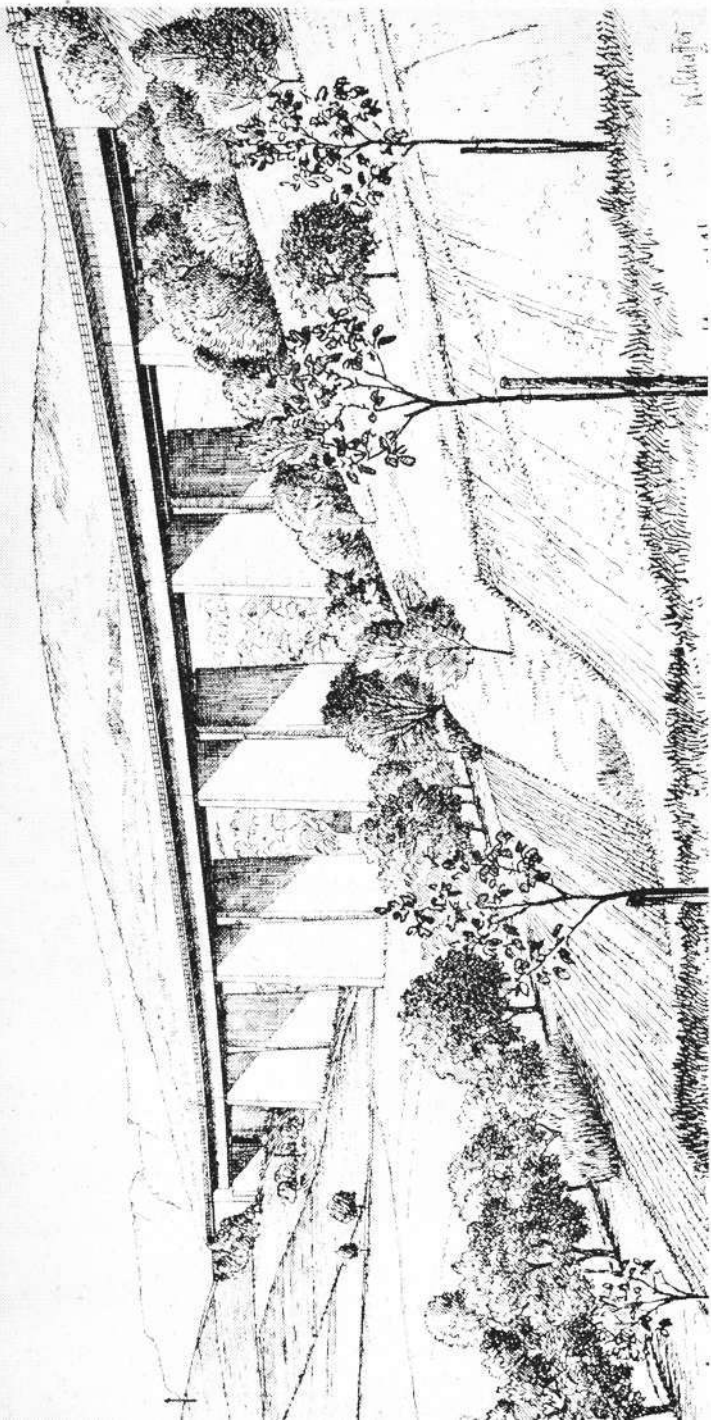
Die Maintalfurche entlang zogen auf dem rechten und linken Ufer die Verbindungswege der Orte, die im Zusammenhang große Fernverkehrsstraßen darstellten. Auf ihnen fuhren die Frachtwagenzüge, die den Weitverkehr aus Nürnberg und Würzburg an den Rhein und umgekehrt bewältigten. Bewaffnete Troßknechte und die Geleitsreiter der Landesherren beschützten sie gegen Überfälle. Neben ihnen schwammen auf dem Fluß Markt- und Meßschelche, dazu Personenjachten, die die Pferde der Leinreiter bergwärts zogen. Auf ihnen marschierten auch in allen Kriegsläufte die bewaffneten Völker, die zum Glück nur selten in das Gebirgsinnere kamen. Und wenn Kaiserkrönungen waren, dann belebten sich die Straßen mit langen Kolonnen fürstlicher Kutschen und mit Reitern und Fahrzeugen aller Art.

Zu der Maintalstraße gesellten sich uralte Völkerstraßen, die das Gebirg durchschnitten. Die Birkenhainerstraße zog von Frankfurt durch die Bulau und das Freigericht Alzenau nach dem Birkenhain, von da auf der Wasserscheide zwischen Kahl und Kinzig nach Lohrhaupten, zur Hermannskoppe, zur bayerischen Schanze, der Prozelter Kuppe und den Zollberg hinab nach Gemünden und weiter nach Würzburg, Nürnberg und Regensburg. Sie schnitt das Mainviereck ab und wurde sowohl von Fürsten und Heerführern als auch vom bürgerlichen Verkehr benützt. Auf ihr kehrten die Frammersbacher Fuhrleute von ihren Fahrten in die Welt einmal in ihre Spessarth Heimat zurück und gingen die Glasfuhren der Spessartglasmacher. Im Freigericht zweigte der Sälzerweg von Orb nach Aschaffenburg ab.

Der Eselsweg war eine Nordsüdstraße, die bei Schlüchtern begann. Er läuft durch herrliche Waldgebiete an Orb vorüber zum Engländer, zur Eselshöhe, den Schwarzkopf zum Pollasch mit dem Ehrenmal, über den Echterspfahl, Rohrbrunn, gegen Schollbrunn nach dem Engelsberg und an den Main. Bei dem Forsthaus Diana bei Rohrbrunn zweigt der Heunweg ab, der über den Geyersberg gegen Bischbrunn führt und bei Urphar am Main im Wertheimer Winkel endet. Diese Wege waren ehemals Salzbeförderungswege.

Heute zeigen uns die Höhenwege die herrlichsten Partien unseres Waldgebirges.

Sehr alt mag auch die Schrägverbindung durch den Spessart sein, die alte Geleitstraße, die Poststraße, die heute Bundesstraße 3 genannt wird. Ab 1615 wurde sie Poststraße und am Ende des 17. Jahrhunderts verkehrt auf ihr die



Das größte Bauwerk auf der Autobahn Frankfurt-Nürnberg wird die Brücke sein, die in der Nähe des Dorfes Waldaschaff im Spessart das Tal der Aschaff überquert. Die Brücke, der man den Namen „Kauppenbrücke“ gegeben hat, da sie die Autobahn auf den Kauppenberg hinaufführt, wird eine Länge von 400 m haben und in der höchsten Höhe 42 m über dem Aschafftal liegen. Die Fahrbahn auf der Brücke wird eine Weite von 25 m bekommen. Die Brücke, die aus Stahlbeton errichtet wird, hat von Pfeilern zu Pfeilern eine lichte Weite von 60 m und wird in einer leichten Krümmung gebaut.