

Als Tagelöhner das Pendeln entdeckten

Nach der Eröffnung des Bahnhofs Auringen-Medenbach waren auch außerhalb gelegene Arbeitsstellen erreichbar

MEDENBACH

Dieter Hofmann vom Heimat- und Geschichtsverein Medenbach hat einige Erzählungen von Alt-Medenbachern über ihre Erinnerungen aufgezeichnet. Heute geht es um den Bahnhof Auringen-Medenbach.

Von
Dieter Hofmann

Nur wenige, die täglich den Haltepunkt „Auringen-Medenbach“ der Vectus-Bahn nutzen und Erbenheim oder den Hauptbahnhof Wiesbaden nach wenigen Minuten erreichen, wissen über die



frühere Bedeutung der am 1.7.1879 in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecke von Wiesbaden nach Niedernhausen und den gemeinsamen Bahnhof für Auringen und Medenbach Bescheid.

1872 waren der „Hessischen-Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ die Enteignungsrechte für den Bau der Strecke Wiesbaden-Niedernhausen verliehen worden. Mehr als elf Morgen Medenbacher Gemeindewald wurden benötigt. Aber: Die Gemeinde hatte Einnahmen und Ortsansässige fanden Arbeit beim Bau. Und Angehörige von Tagelöhner- und Kleinbauernfamilien konnten nach Inbetriebnahme der Bahn zu außerhalb gelegenen Arbeitsstellen pendeln. Man war nicht mehr auf Gelegenheitsarbeiten bei Bauern angewiesen, sondern arbeitete als Bauarbeiter und in der Industrie. 1928 gab es in Medenbach 51 Pendler, davon arbeiteten 43 in Wiesbaden und acht in Höchst. Von diesen hatten die meisten einen Handwerksberuf erlernt. 1950 pendelten 105 Personen, darunter 32 Heimatvertriebene.

Beim Bau der Autobahn von 1937 bis 1939 spielte der Bahnhof für die Anlieferung von Materialien eine große Rolle, die örtlichen Landwirte konnten mit ihren Pferdewagen Geld verdienen.

Mit entsprechend vorbereiteten, eisenbereiften Pferdewagen mit zwei Pferden transportierten sie vom Bahnhof zum Beispiel die Schienen für die Feldbahnen zu den Baustellen.

„Beim Ausbau der Straße nach Wildsachsen 1940/41 wurden wieder Fuhrwerke gebraucht. Jetzt konnte ich mit unserem Pferd und Kastenwagen Schotter fahren. Der Schotter wurde mit der Bahn angeliefert, von Landwirten am Bahnhof mit Steingabeln ausgeladen und dann zur Baustelle transportiert“, erinnert sich Ernst Dambmann.

Auch die Bauern nutzen den Bahnhof für ihren Absatz: Milch ging mit der Bahn nach Wiesbaden, Vieh ging zum Schlachthof Wiesbaden, Kartoffeln, Obst und Gemüse an Privatkunden in der Region, Mostäpfel in Güterwagen an Keltereien, Getreide über die Genossenschaft nach Mainz. Weiterführende Schulen, Ärzte und Krankenhäuser wurden besser erreicht und Einkäufe in Wiesbaden erleichtert.

Der Bahnhof selbst bestand aus einem stattlichen Hauptgebäude inklusive Anbau, Frachtschuppen, einer großen Waschküche, dem Petroleumkeller, Stallungen für Schweine, Hühner und Gänse sowie einem Fahrradabstellplatz. Im Erdgeschoss war



Diese Aufnahme aus dem Jahr 1942 zeigt Adolf Krämer in Eisenbahneruniform.

ein großer Warteraum mit Holzbänken und einem Kannonenofen. Im Winter mussten Bahnbediensteten früh morgens die Asche leeren, den Ofen anheizen, tagsüber in Betrieb halten, den Warteraum auskehren. Dann gab es das Stellwerk und die Fahrkartenausgabe. Zum Ausstellen der Fahrkarten dienten Blankokarten und ein Gerät, das nach Einstellen des Zieles die Fahrkarte ausdrückte. Fernziele wurden in ein kleines Fahrkartenformular mit Hand beschriftet und eine Kopie wurde abgelegt. Wollte man den Bahnsteig ohne Fahrkarte betreten, musste eine Bahnsteigkarte am Schalter gelöst werden.

An viele Ordner mit Ablagen kann sich Adolf Krämer erinnern, die der gelernte Schildermaler noch vor seinem Studium dem Bahnbeamten Heinrich Fischer gerne beschriftete: Frachtgut, Stückgut, Expressgut, Kofferannahme, Fahrkartenausgabe und Fernreisen. Alle Einnahmen mussten genau abgerechnet werden. Hierfür wurden die Zweit- und Drittbelege benötigt.

Beamte mit Polizeirecht

Ankommenden Züge wurden aus Igstadt oder Niedernhausen angemeldet. Dann mussten vom Bahnhof aus die Weichen gestellt und das Vorsignal sowie das Einfahrtssignal im Wald geöffnet werden sowie die Sperre zum Bahnhof. Die Fahrkarten wurden kontrolliert, gelocht und die Rückseite gestempelt. Drei Weichen gab es von jeder Seite und zum Einsteigen Überwege. Gleissperren verhinderten, dass Wagen vom Ladegleis in das Fahrgleis zurückrollten. Bei der Ausfahrt war der Zug zunächst beim Nachbarbahnhof anzumelden, dann wurde das Ausfahrtssignal geöffnet. Drei Gleise hatte der Bahnhof: eins für Güterwagen, zwei für Personenzüge. Heute existiert nur noch ein Gleis, das ehemalige zweite Gleis.

Die Bahnbeamten hatten Polizeirecht. Sie konnten Personen überprüfen und gebührenpflichtige Verwarnungen aussprechen. Bis in die Vorkriegszeit waren die Eisenbahner sehr angesehen.

In den beiden Obergeschos-



Eingeschnitten: So sah der Bahnhof Auringen-Medenbach im Winter 1940/41 aus.

Fotos: privat

gab es durch Anhebung des Gebäcks den zweiten Stock) wohnten Bahnbedienstete. Das Gebäude war groß, hatte geräumige Wohnungen und ebensolche Keller. Zu den beiden Wohnungen gehörten je eine Toilette im Treppenhaus, die Fäkalien liefen in die Grube. Im Gebäude war keine Wasserversorgung, das Wasser musste im Garten am Brunnen gepumpt werden. Die alte Wasserpumpe steht heute noch und wird für Gießwasser im Garten genutzt. Das Abwasser aus der Küche lief in einem Rohr in den Wald. Es waren Holzböden verlegt, im Warteraum war der Boden schwarz geölt, im ersten Obergeschoss gestrichen. Im Krieg wurde von russischen Kriegsgefangenen (PG) ein Löschwasserbassin errichtet und mühsam per Hand vollgepumpt. Auch eine Fluchtröhre zum Unterkriechen bei Fliegeralarm wurde gebaut.

Neben der großen Linde, die lange nach dem Krieg einem geplanten Wendehammer weichen sollte – aber stehen blieb – waren zwei Gruben, eine für den Bahnhof und eine weitere für das Toilettenhäuschen der Fahrgäste. Als die Wurzeln der Linde in einen der Behälter eingedrungen war, lief der Inhalt auch ohne regelmäßige Entleerung ab.

Einige Zeit vor dem Krieg übte Heinrich Schmitt (geboren 1890 in Erbach, gestorben 1949) das Amt des Bahnhofsvorstehers aus. Die Familie mit den vier Kindern wohnte von 1930 bis 1938 im Bahnhofsgebäude. Ernst Dambmann erinnert sich noch an Heinrich, Margret und an Agnes, die in Medenbach Mitschülerin war. Und

an den Bahnbediensteten Boss, seinen Sohn Franz und die jüngere Schwester Mimi, die um 1935 auch in Medenbach zur Schule ging und daran, dass die Familie im Bahnhofsgebäude wohnte.

Karl Heberle war schon um 1939/40 am Bahnhof beschäftigt. Er wurde im Spätherbst 1944 eingezogen und ist im Januar 1945 gefallen. Mit seiner Ehefrau wohnte er im zweiten Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes. Er war gelernter Eisenbahner und wurde als Bahnfachmann gebraucht: Zum Wagen rangieren, Rädchen, Signale und Weichen ölen, zum Reinigen von Gebäude und Gelände, für Gepäcktransporte und Rangierarbeiten im Genossenschaftslager an Gleis 3. „Mädchen für alles“ sei er gewesen und übernachten durften die Krämer-Buben manchmal bei Frau Heberle, die keine Kinder hatte.

Läuse in den Zügen

Friedel Lehr aus Schierstein (1942 geboren) kann sich an regelmäßige Besuche bei der Tante erinnern. Mit fünf Jahren setzte ihn seine Mutter alleine in Schierstein in den Zug und von Frau Heberle wurde er am Auringen-Medenbacher Bahnhof erwartet: „Dort bin ich Fahrrad gefahren, habe die Hühner der Tante gefüttert und gehalten. Und einmal hat der Fuchs die Hühner geholt. Schön war der gebohrnte Holzfußboden in der Wohnung, darauf konnte man schlittern. Wenn ich mit dem Zug wieder zu Hause war, suchte meine Mutter zuerst den Kopf nach Läusen ab, so waren die Zustände in den Zügen damals.“