

Schienenverkehr auf dem Abstellgleis

Medenbacher erinnern sich: 1972 wurde der Bahnhof abgerissen, nachdem die Bahn keinen Käufer gefunden hatte/Teil 2

MEDENBACH

Dieter Hofmann vom Heimat- und Geschichtsverein Medenbach hat Erzählungen von Alt-Medenbachern über ihre Erinnerungen aufgezeichnet. In unserer Ausgabe vom 8. September haben wir über die Eröffnung des Bahnhofs Auringen-Medenbach berichtet. Heute folgt der zweite Teil über die Geschichte des Bahnhofs.

Von
Dieter Hofmann

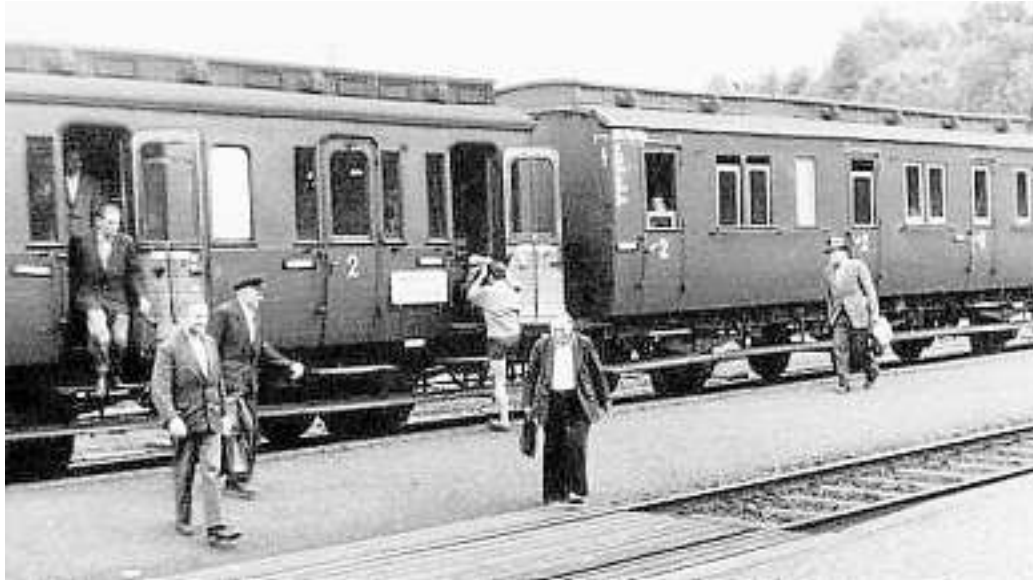
Im Jahr des Kriegsbeginns – 1939 – kam Vincenz Hörner (aus Walluf) als Fahrdienstleiter zum Bahnhof. Die große Familie mit Frau und Kindern wohnte im ersten Stock. Mit Unterbrechungen in der Kriegs- und Nachkriegszeit war Hörner bis Anfang 1960 am Bahnhof tätig und verstarb 1983. In der Nachkriegszeit wohnte die Familie in Auringen bei Stamm.

Über das schlimme Unglück, bei dem 1945 die damals zweieinhalbjährige Inge ums Leben kam, wurde schon berichtet.



Einen Unfall hatte es mit einem ihrer älteren Brüder schon einige Zeit zuvor gegeben: Benno hielt sich mit anderen Kindern auf der Eisenbahnbrücke auf. Ihr Interesse fanden die Gymnastikübungen junger Näherinnen aus Aachen im Park der Villa Quisisana. Durch Unachtsamkeit fiel Benno von der Brücke. Karl Heberle sah dies und trug ihn heim. Er kam dann ins Josefs-Hospital und kann sich noch an die Aufenthalte im Krankenhauskeller bei den Bombenangriffen auf die Stadt erinnern, und daran, wie die Krankenschwestern versuchten, die Kinder zu beruhigen.

Nach Kriegsende zog der Bahnbedienstete Kretzer mit seinen drei Kindern für wenige Jahre in die Wohnung im 1. Obergeschoss des Bahnhofgebäudes. Im zweiten Stock hatte Josef Franke zunächst nur einen Teil der Wohnung von Frau Heberle übernommen, bis die weiteren Räume nach deren Auszug für ihn frei wurden. Er



Im Jahr 1971 hält ein Personenzug auf dem Weg nach Wiesbaden auf Gleis 2. Foto: Heimatverein Medenbach

blieb bis 1953/54 dort wohnen. Auf der Medenbacher Seite der Bahnanlagen war lange nahe dem dritten Gleis die Halle der Bezugs- und Absatzgenossenschaft Auringen, die bis Mitte des Krieges eine große Bedeutung für die Landwirte hatte. Die Genossenschaft betrieb eine Feldbahn zum Transport der landwirtschaftlichen Güter. 1953 brannte die Lagerhalle ab, sie wurde kleiner wieder aufgebaut und danach noch für verschiedene Zwecke genutzt.

Die Medenbacher Firma Peter Prokesch (Holzbearbeitungsbetrieb) erhielt viele Jahre ihre Tropenhölzer über den Bahnhof angeliefert.

Ernst Dambmann hat – wie andere Landwirte – Futtermittel wie Kleie und Zuckerrübenschnitzel (diese waren lose und wurden gewogen), Kraftfutter (hauptsächlich Treber, also getrocknetes Malz von Brauereien in Säcken) und Kunstdünger direkt aus dem Wagon bezogen.

Hugo Sparwasser erinnert sich, dass es noch keine Sackkarren gab und er mehrere Zentner schweren Säcke zu seinem Pferdefuhrwerk oder dem Ochsengespann tragen musste. Kohle und Koks wurden für die Molkerei Rieser und einen Kohlenhändler im Güterwagen angeliefert und mit Lastwagen (nach dem Krieg mit „Holzvergasern“) zur Molkerei gebracht. Am Bahnhof waren Zwischenlagerplätze für Sand und Baustoffe. Einen unterhielt die Dachdeckerei Dauber.

Für die Wildsächser hatte der Bahnhof auch für den Personenverkehr eine große Bedeutung. Im Winter wurde ausgetauscht, dass Leute den steilen

Weg zum Bahnhof („Wildsächser Pädchen“) vor dem Wald von Schneeverwehungen räumen mussten, damit die Fußgänger zum Zug kamen.

Irmgard Romig war von 1941 bis 1944 in Erbenheim in der Schneiderlehre und erinnert sich: „Im Winter sind wir meist auf dem Mittelstreifen gegangen. Da wir mit Holzschuhen liefen, hatte ich mir in einem kalten Winter die Beine verfroren. Wir liefen damals über die Autobahn, in Gruppen. Einer hat Schmiere gestanden. ‚Jetzt frei, rüber!‘ Wir haben immer auf dem Mittelstreifen gewartet. Wenn die Polizei kam, hat sie uns verboten, über die Autobahn zu laufen. Wir rannten noch durch die Pfingstwiesen und dann hörte man schon manchmal das Bähnchen. Ob wir es wohl noch erreichen würden? Am Bahnhof gab es unter zwei ausrangierten Güterwagen (der sogenannte Frachtschuppen), die hochgestellt waren und ein Treppchen hatten, Boxen mit einem Schloss, um Schuhe zu wechseln.“

Nach der Währungsreform 1948 nahm der Verkehr zu, die Überquerung der Autobahn wurde immer gefährlicher, es gab bald Buslinien, die Schuhboxen hatten sich überlebt.

Im Krieg hatte der Bahnhof eine große Rolle gespielt. Wehrmachteinheiten waren dort stationiert, Personen- und Güterzüge mit Soldaten und Wehrmachtsgütern passierten, vorn und hinten mit Flak bestückt. Bei Fliegerbeschuss standen die Züge im Wald: Beim Alarmsignal hatten sie bereits die Schornsteine abgedeckt. Zwei Stunden später fuhren sie weiter. Anfang Feb-

ruar 1945 waren bei dem großen Luftangriff auf Wiesbaden der Bahnhof und die Lagerräume stark beschädigt worden.

Zwei Medenbacher Beamte, die nicht im Bahnhof wohnten, arbeiteten lange Zeit im Schichtbetrieb: Emil Wagner (1911-1983) und Heinrich Fischer. Rosel Braun und Renate Zettler, geborene Wagner, erinnern sich, dass der Vater an Heiligabend immer Dienst hatte. So sind die beiden Mädchen mit ihrer Mutter nach der Bescherung mit Essen und Trinken zum Bahnhof gelaufen und gemeinsam nach Abfertigung des letzten Personenzuges um 23.30 Uhr nach Hause gegangen.

Regulär brach Emil Wagner um 12.30 Uhr zur Wechselschicht auf. Bei der Frühschicht stand er nachts um 2.30 Uhr auf, als er einige Jahre in der Nachkriegszeit in Igstadt tätig war, im Winter noch früher: Die Weichen mussten freigeschaufelt werden. Gegen 14 Uhr kam er heim.

Im Februar 1937 zog Adolf Krämer mit Ehefrau Charlotte und bald vier Söhnen in das Diensthäus neben dem Bahnhof ein. Es wurde nach dem Bahnbediensteten Heiler, der bis zur Renovierung 1936 mit seiner Familie dort gewohnt und am Bahnhof seinen Dienst versehen hatte, „Heiler-Haus“ genannt.

Adolf Krämer war früh bei der Bahn beschäftigt, ein Sozialdemokrat, der als Heizer auf der Rheinstrecke fuhr. In die NSDAP trat er nicht ein. Er durfte wahrscheinlich deswegen nicht Lok fahren – angeblich hatte er ein schlechtes Gehör und konnte nicht Beamter werden. Im Eisenbahnbetriebs-

hof wurde er daher mit der Überprüfung und Wartung der Züge beschäftigt.

Mit seiner Hobbymalerei – 1941/42 malte er das große Hitlerbild für den Saal der DAF (Deutsche Arbeitsfront) im Gebäude der Bahn in Frankfurt – leistete er „seinen Beitrag zum nationalsozialistischen Staat“ – und wurde politisch in Ruhe gelassen.

Nach dem Krieg half Adolf Krämer beim Aufräumen der Bahnanlagen für die Wiederaufnahme des Zugverkehrs und wurde dann von den Amerikanern, da unbelastet, als Leiter der Wiesbadener Bahnpolizei eingesetzt. Er war für den damaligen „Regierungsbezirk Frankfurt“ verantwortlich und später als Oberinspektor in der Verwaltung tätig.

Heutige Nutzer der Eisenbahnlinie kennen das schicke Haus von Adolf Krämer (Sohn des Bahnbeamten, dem ich viele Informationen über den Bahnhof verdanke, Anm. d. Verfassers) und Monika Krämer in einem parkähnlichen Gelände vom Vorbeigehen. 1968 hatte Adolf Krämer Junior das „Elternhaus“ gekauft – als einziger Interessent. Umfangreiche Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen waren nötig.

Der Schienenverkehr war in den sechziger Jahren unattraktiv geworden, da der private Personenverkehr und Buslinien

Kursbeginn	
Video-EDV	
Word Yoga	
Anti-Stress	
PC-Einführung Windows 7	ab 27.10.
Video-Bearbeitung	ab 27.10.
Word 2007	ab 28.10.
Internet	ab 28.10.
Anti Stress Training	ab 26.10.
Wohlfühltage Entspannung	29.10.
Yoga am Samstag	29.10.
Swingstick-Workout	29.10.
vbw NED e.V.	
Turmstr. 11, 65205 Wiesbaden	
06122-12918, info@vbw-ned.de	

eine starke Konkurrenz geworden waren. Das Gebäude – zwar immer noch stattlich anzusehen, aber weder mit zeitgemäßer Wasserversorgung noch Kanalisation versehen – hätte mit großen Kosten renoviert werden müssen, ein Käufer fand sich zu den Bedingungen der Bahn nicht. So wurde der alte Bahnhof 1972 abgerissen.