



# *Chronik* 1920 – 2020 **Niedernhausen**

Leben in Niedernhausen – Zeitzeugen berichten

Das Erinnern im Alter wird intensiver und gewinnt an subjektiver Bedeutung. Es steht in Wechselwirkung zu unserer Gegenwart und unterliegt dadurch Veränderungen. Weniges prägt einen Menschen so, wie seine Erfahrung – also erlebte Erinnerung. Manches geht verloren, wenn es nicht wie in einem Tagebuch, einer Bildersammlung oder einer Chronik festgehalten wird. So auch in diesem Buch, in dem im Rückblick von Niedernhausener Bürgerinnen und Bürgern geschildert wird, wie sie im eigenen Erleben die Vergangenheit betrachten. Dafür sind in Gesprächen ganz persönliche Erinnerungen von in Niedernhausen lebenden Menschen niedergeschrieben worden. Aus den Erzählungen werden der stürmische Wandel und die enormen Umbrüche in der Gesellschaft, nicht unpersönlich aus sachlicher Geschichtsbeschreibung, sondern im individuellen Blick der Befragten geschildert. Niedernhausen mit seinen Bewohnern erfuhr im Fokus der geschichtlichen Vergangenheit natürlich auch direkt deren unmittelbare Auswirkungen. Politik, Gesellschaft, Wirtschaft, aber auch persönliche Schicksale haben in ihren Veränderungen ab ca. 1920 ebenfalls die kleine Gemeinde verändert und geprägt. Sie sind den Menschen mit ihren persönlichen Erlebnissen in vielen Details im Gedächtnis geblieben. Erlebte Geschichten, das sind die individuellen Schilderungen von Menschen, die hier mindestens 65 Jahre alt sind und detailgetreu und anekdotenreich Abschnitt ihres privaten Lebens und das Erleben in ihrem Heimatort Niedernhausen erzählen. Nichts ist dabei so lebendig und authentisch wie der im Interview gesprochene Dialog. Davon erzählt dieses Buch.

Helmut Keßler    Otto Krissel  
 Jahrgang 1937    Jahrgang 1920 † 2019

## Eisenbahn – Bahnhof Niedernhausen

Es ist geschichtlich überliefert: Die „Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“ baute im 19. Jahrhundert eine Bahnstrecke von Frankfurt nach Limburg. Der Bau erstreckte sich über viele Jahre. Niedernhausen erhielt einen großen Bahnhof und 1879 auch eine Bahnstrecke nach Wiesbaden. In den Jahren 1911 – 1913 wird sogar ein zweites Gleis zwischen Höchst und Limburg verlegt und in Königshofen entsteht die schöne Eisenbahnbrücke. Der Bahnhof gewinnt überregionale Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt.

1877 fand auf der neu erbauten Bahnstrecke eine Probefahrt statt. Die Leute hatten sich am Bahnhof versammelt, als um 11:00 Uhr die neue Dampflokomotive mit großen Waggons von Niederjosbach aus in den Bahnhof einfuhr. Der Zug war mit Kränzen und Girlanden geschmückt. Etwa 100 festlich gekleidete Menschen genossen die erste Fahrt durch den Taunus. Die Zuschauer in Niedernhausen waren von der Dampfmaschine



*Helmut Keßler*



beeindruckt. Sie wurde mit Kohlen beheizt, die das Wasser im Kessel verdampfen ließ. Der Wasserdampf dehnte sich aus und erzeugte so den Druck auf die Gestänge und die Räder. Der Zug fuhr weiter nach Idstein und wieder zurück nach Eppstein. Dort wurde abends auf der Burg ein besonderes Feuerwerk abgebrannt. Seit diesem Tag fuhren die Züge regelmäßig nach Fahrplan.

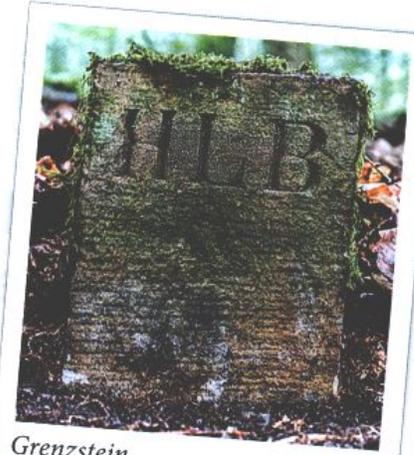
**Hessische Ludwigsbahn.**

Am 15. L. Okt. ist für die Strecke Höchst-Limbürg folgender Fahrplan in Kraft getreten:

	Limbürg-Höchst			Höchst-Limbürg		
	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.
ab	75	1026	210	637	640	640
ankommt	719	1049	237	646	658	658
ab	725	1058	245	658	670	670
ankommt	782	1115	297	706	724	724
ab	744	1122	247	706	724	724
ankommt	83	1132	36	724	747	747
ab	816	1211	318	736	747	747
ankommt	877	1228	329	747	755	755
ab	835	1240	—	755	768	768
ankommt	844	1232	341	768	785	785
ab	849	1	—	785	818	818
ankommt	858	111	355	818	828	828
ab	912	118	438	828	840	840
ankommt	928	134	58	840	848	848

Die Specialdirection.  
Mainz, den 22. October 1877.

Fahrplan „Hessische Ludwigsbahn“

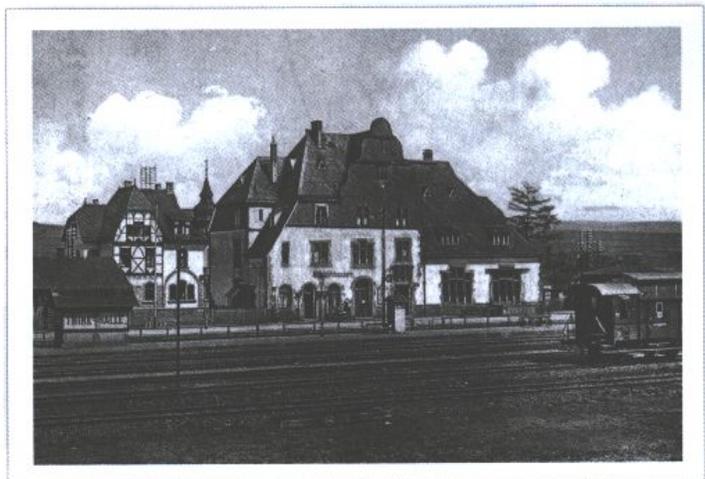


Grenzstein  
Hessische Ludwigsbahn

Die Bahn brachte dem kleinen Ort Niedernhausen großen Aufschwung. Die Bürger konnten mit dem Zug zu ihrer Arbeitsstelle – meistens nach Höchst – fahren. Außerdem wurde die Ansiedlung von Betrieben in Niedernhausen sinnvoll. Die Landwirtschaft wurde dann nebenbei betrieben. Der Wohlstand verbesserte sich noch, als viele Kurgäste mit der Bahn nach Niedernhausen in die „Sommerfrische“ angereist sind. Niedernhausen war wegen der guten Zugverbindung und der grünen Natur zu einem beliebten Luft-Kurort mit Kurviertel geworden.

Und was können die Zeitzeugen dazu berichten?

Ich – Helmut Keßler – bin in Villmar an der Lahn geboren, wohne aber seit 60 Jahren in Niedernhausen. Ich habe die Volksschule in Villmar sowie das Gymnasium in Limburg besucht und trat danach am 1. Mai 1955 meinen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn in Aumenau an. Hier war ich zunächst im Raum Limburg im Einsatz, z. B. am Fahrkartenschalter und bei der Güterabfertigung. Nach meiner Ausbildung gab es in Limburg zu viel Personal, aber im Frankfurter Raum standen genug Arbeitsplätze zur Verfügung – und so wurde ich 1959 nach Niedernhausen versetzt.



Der Bahnhof in Niedernhausen hatte in den 50er Jahren viele Gleise, das war für mich „unendlich“ groß. Im Lokschuppen von Niedernhausen arbeitete 1959 der Bahn-Betriebsarbeiter Alfred Römer, mit dem ich viele Gespräche geführt habe, auf deren Grundlage der beigefügte Text zum Bahnhof Niedernhausen entstand.



Hier am Bahnhof war ich Aufsichtsbeamter und Fahrdienstleiter.

Ich hatte noch die rote Mütze auf dem Kopf und fertigte die Züge mit dem Befehlsstab ab. Wir waren auch für die Sicherstellung eines ordentlichen Eisenbahnbetriebes zuständig, wozu natürlich die Ordnung auf dem Bahnhof gehörte. Wir haben daher bahnpolizeiliche Aufgaben erfüllt, wie beispielsweise die Kontrolle der Einhaltung der Polizeistunde in der Gastwirtschaft. 1966 begann ich die Ausbildung zum gehobenen Dienst und habe 1967 die Prüfung gemacht. Mein neues Aufgabengebiet war der Haupt-Güterbahnhof in Frankfurt. Als Mitglied der Bahnhofsleitung war ich zuständig für die Einweisung von neuen Mitarbeitern, das waren vornehmlich ausländische Mitarbeiter aus 13 Nationen im Rangierdienst. Diese haben für Frankfurt zentral hier die Ausbildung gemacht. Diese Aufgabe hat mir so viel Spaß gemacht, dass ich 1972 in das Ausbildungsdezernat wechselte und hier Ausbildungsleiter für den Betriebs-, Stellwerks-, Rangier-, Zugbegleit-, Lokfahr- und Schrankenwärterdienst wurde.

1973 schloss sich ein weiteres Studium für Pädagogische Psychologie berufsbegleitend in Darmstadt an. Noch im gleichen Jahr wurde ich als Bundesbahn-Lehrer eingesetzt. Nun war ich zuständig für die Aus- und Weiterbildung im Bereich der Bundesbahndirektion Frankfurt und unterrichtete von Kassel bis Mainz ebenso wie von Mannheim bis Westerburg. In dieser Funktion war ich auch Mitglied in Laufbahn-Prüfungsausschüssen. Ich habe an den Bundesbahnschulen Bad Schwalbach und Bebra unterrichtet sowie an der Eisenbahn Fachhochschule des Bundes in Mainz. Das war eine nervenaufreibende, aber auch die schönste Zeit meines Berufslebens. Diese Lehrtätigkeit übte ich bis zum Jahr 1985 aus.

Danach wechselte ich in das Bundesbahn-Betriebsamt in Frankfurt und war auch wieder für den heimischen Raum zuständig. Ich habe die betrieblichen Anweisungen für die Durchführung des Zugbetriebes mitgestaltet. Bei der Umstrukturierung von einem

Staatsb... Staatsbin ich 1987 nach Mainz zur Niederlassung Netz berufen worden. Hier war ich zuständig für Betriebssicherheit und Betriebsführung. Das Gebiet umfasste den Odenwald, die Main-Neckarbahn und die Riedbahn, Groß-Gerau, Rheinhessen, Wiesbaden und die rechten und linken Rheinstrecken bis Koblenz. Während dieser Zeit habe ich auch für Fachzeitschriften Fachbeiträge geschrieben.

Die Umstrukturierung brachte große Veränderungen in den Arbeitsabläufen mit sich. Ein Teil meiner beruflichen Selbstständigkeit ging verloren. Die geleistete Arbeit wurde nicht mehr in gebührendem Umfang gewürdigt. Meine Ideen wurden nicht mehr angemessen umgesetzt. Kurz nach dem Erhalt meiner Urkunde zum 40-jährigen Dienstjubiläum ging ich im Range eines Bundesbahn-Amtsrates 1995 in Pension.

Ich lebe mit meiner Familie in einem eigenen Haus hier in Niedernhausen. Meine Freizeit verbrachte ich mit einigen Hobbys.

Das Land neben den Bahngleisen von Niedernhausen in Richtung Frankfurt wurde von „Bahn-Landwirtschaft“ an die Bahn-Mitarbeiter als Kleingärten verpachtet. Ich war lange Zeit Vorsitzender dieses Vereines. Heute bewirtschafte ich an dieser Stelle immer noch meinen Garten.

Mein zweites Hobby war das Singen im Männergesangverein Niedernhausen sowie im Kirchenchor der katholischen Kirche Niedernhausen und bei Pro Musica Taunusstein. Zudem habe ich den Gospelchor „Woza Moya“ bei der katholischen Pfarrei „Maria Königin“ gegründet. Dies geschah auf Anregung eines Besuches durch einen afrikanischen Chor im Jahr 1999. Mit dem Geld, das eingenommen wurde, haben wir ein Krankenhaus in Nigeria finanziert. Den Chor leitete ich bis 2014. Die Aktivitäten sind auf der Homepage „yabeppe.de“ nachzulesen. Außerdem trat ich als Tenorsolist bei Konzerten, Festlichkeiten und anderen Anlässen auf.

Ein weiteres Hobby ist die Fastnacht. Ich trat rund 25 Jahre ehrenamtlich als Büttenredner mit Gesang in Niedernhausen, Darmstadt, Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und auch in Limburg auf.

***Solche vielfältigen Aktivitäten gehen nur, wenn man „Rückendeckung“ und Unterstützung hat. Diese erfuhr ich immer wieder durch meine Frau Marianne, deren Rat und Hilfe ich sehr zu schätzen weiß.***

Aufgrund von Recherchen und Gesprächen mit Kollegen habe ich die folgenden Aufzeichnungen vorgenommen, um die Entwicklung des Bahnhofs Niedernhausen nach dem 2. Weltkrieg zu beschreiben:

## Der Bahnhof Niedernhausen nach dem 2. Weltkrieg

„Der Bahnhof Niedernhausen ist seit der Inbetriebnahme der Strecken der Hessischen Ludwigsbahn (1877 Frankfurt – Limburg und 1879 Niedernhausen – Wiesbaden) von Anfang an ein wichtiger Eisenbahnverkehrspunkt im Idsteiner Land. Dennoch waren die 50er und 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eine der wichtigsten Zeiten – bezogen auf den Eisenbahnbetrieb und die wirtschaftliche Entwicklung im Raum Niedernhausen.

Obwohl der Bahnhof durch Bombenabwürfe im 2. Weltkrieg sehr gelitten hatte (das Empfangsgebäude wurde total zerstört, auch ein Teil der Gleisanlagen war unbefahrbar), war es dem Einsatzwillen der verbliebenen Eisenbahner zu verdanken, dass es bereits kurz nach Kriegsende wieder einen zwar spärlichen, aber doch einigermaßen geregelten Eisenbahnverkehr nach Frankfurt und Wiesbaden gab.

In Richtung Limburg dauerte es etwas länger, da die Sprengung der großen Autobahnbrücke über die Lahn kurz vor Limburg einen Zugverkehr vorerst nicht mehr durchgängig erlaubte.

Durch die großen Zerstörungen der Frankfurter Bahnhöfe sollten dem Bahnhof Niedernhausen zahlreiche rangier- und betriebsdienstliche Aufgaben übertragen werden, die das vorhandene Personal aber so nicht bewältigen konnte. Da kam es gerade gelegen, dass mit den aus dem Sudetenland vertriebenen Eisenbahnern ein gut ausgebildetes und universell einsetzbares Personal zur Verfügung stand. Als Bahnhofsvorsteher wurde der Reichsbahn-Oberinspektor Josef Ast (vormals Bahnhofsvorsteher in Aussig/Elbe) eingesetzt, eine sehr erfahrene Führungskraft, wie man später feststellen konnte. Er holte sich „sein“ Personal aus diesem sudetendeutschen Personalfundus, zum Teil waren es sogar ehemalige Mitarbeiter seiner früheren Dienststellen.



War der Bahnhof Niedernhausen zum Kriegsende ein Bahnhof mittlerer Struktur mit gerade einmal rund 30 Personen Personal, so erreichte er schnell die stattliche Zahl von weit über 100 Eisenbahnern. Das Rangierpersonal wurde erheblich verstärkt, und es wurde eine eigene Zugbegleiter-Abteilung eingerichtet, deren Zugführer und Zugschaffner Züge in der Region und in ganz



West- und Süddeutschland zu begleiten hatten. Auch Zugbegleitungen bis München, Regensburg und Dortmund waren an der Tagesordnung.

Das Problem der fehlenden Räumlichkeiten überbrückte man mit dem Aufstellen von Behelfsbaracken neben der Ruine des alten Empfangsgebäudes. In fast atemberaubenden Tempo, auch unter Hinzuziehung Niedernhausener Betriebe, wurde auf den alten Fundamenten ein zwar unschöner, aber doch zweckmäßiger eingeschossiger Bau errichtet. Darin fanden der Vorsteher, die Bahnhofsaufsicht, die Fahrkartenausgabe und das Bahnhofs-



büro Unterkunft, sogar eine bescheidene Bahnhofswirtschaft konnte wieder ihren Betrieb aufnehmen. Der Bahnhofswirt hieß Huß, einer der Nachfolger war Paul Osterburg und später Karl Mundorff. Den Rangierern und dem Zugbegleitpersonal wurde eine alte Baracke neben dem neuen Empfangsgebäude zugewiesen, wohl mit dem Hintergedanken, dass diese Mitarbeiter ja sowieso ihren Arbeitsplatz im Freien bzw. auswärts in den Zügen hatten.

Der hohe Personalbestand blieb der Dienststelle bis weit in die 60er Jahre erhalten, auch dank des umsichtigen, manchmal aber auch rigorosen Verhandlungsstiles und der strengen Personalführung des Bahnhofsvorstehers Ast. Oft ungeliebt, verdankten ihm aber zahlreiche seiner Mitarbeiter ihr Verbleiben in Niedernhausen, und erst viel später schrumpfte der Personalkörper auf einen Bruchteil zusammen, bedingt durch die Neustrukturierung der Deutschen Bundesbahn.

In den Amtsstuben der Bahndirektion sprach man wegen des relativ hohen Anteils sudetendeutscher Eisenbahner scherzhaft von „Flüchtlingsbahnhof“. Gleichwohl waren aber auch die „alten“ Eisenbahner mit im Boot und gemeinsam wurden die übertragenen Aufgaben erledigt.

Die hohe Zahl der Eisenbahner hatte aber auch zur Folge, dass man sich bemühen musste, diese in greifbarer Nähe unterzubringen. Nicht alle Eisenbahner konnten in Niedernhausen und der näheren Umgebung eine Wohnung finden. Daher entschloss sich die Bahndirektion nach Erlaubnis durch die Gemeinde Niedernhausen, im Theißtal kurz hinter der Pulvermühle fast unter der Autobahnbrücke einige Häuser mit Dienstwohnungen errichten zu lassen; später kamen noch drei große Eisenbahnerhäuser in der Goethestraße hinzu. So wohnten und wohnen zahlreiche Eisenbahner nun dort. Hinzu

kamen auch noch einige bestehende Bahnwärterhäuser, die bedarfsgerecht ausgebaut wurden, so z. B. in Niederjosbach am Haltepunkt, Niedernhausen am Bahnübergang Friedhof, Niedernhausen an der Königshofener Brücke und an der Fahrtmühle, Niederseelbach/Idstein am Engenhahner Pfad und am Frauwald.

**„Das Wirtschaftswunder hatte dann auch Niedernhausen erfasst.“**

Das Wirtschaftswunder hatte dann auch Niedernhausen erfasst. Täglich waren Güterwagen in Niedernhausen zum Empfang und Versand bereitzustellen sowie Frachtgut und Expressgut abzufertigen. Es musste eine eigene Güterhalle errichtet werden.

Bahn-Kunden waren u. a. folgende Firmen: Feirabend (die älteste Zellstoffwattfabrik der Welt, Frankfurter Straße), Mitteldeutsche Asbestfabrik (Queckenmühle), Hofmann (Zellstoffverarbeitung, am Bahnhof gegenüber der Güterhalle), Hofmann (Seilerei, Dürerstraße), Taunus-Baumschule Hirsch (Idsteiner Straße), Mundas (Großdruckerei, Oranienstraße), Klaus und Vonhausen, später Philipp Klaus (Baustoffe, Kohlen, landwirtschaftliche Geräte und Ersatzteile (am Bahnhof), Walter Klaus (Rodelschlitten und Fahrradanhänger, gegenüber der Güterhalle), Sägewerk Roth, Bremthaler Quarzitwerke (Am Grauen Stein), Forstverwaltungen (Holzversand), Taunus-Lederwerke (am Bahnhof, heute Lidl) und Kaiser & Lorenz, Holzfurniere.

Auch der Personenverkehr stieg stetig an, bedingt durch die vielen Pendler zu den großen Werken und Betrieben im gesamten Rhein-Main-Gebiet und den Umsteigeverkehr in und aus Richtung Wiesbaden. Außerdem verzeichneten die ortsansässigen Betriebe (Jugendherberge Niedernhausen, Haus Michael Königshofen, Privatgymnasium Königshofen, Lungenheilstätte Naurod und die Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (z. B. Trompeter, Goldenes Lamm, Rosenhaus, Bahnhofswirtschaft, Rebstock, Holzhauer, Zum

Taunus, Waldcafé, Pulvermühle, Hohe Kanzel (Niederseelbach), Prag (Engenhahn), Lindenkopf (Oberjosbach) eine rege Gastfrequenz.

Daher war im Bahnhof „immer etwas los“: In den Abstellgleisen waren Reisezugwagen zu reinigen und kleinere Reparaturen zu erledigen. Der Rangierbetrieb lief rund um die Uhr, eine nicht gerade angenehme Geräuschkulisse für die Anwohner in Bahnhofsnähe. Im Lokschuppen herrschte Hochbetrieb, in der Nacht waren bis zu 15 Dampflokomotiven der Betriebswerke Limburg, Wiesbaden und Frankfurt abgestellt, die von dem Wartungspersonal entschlackt, bekohlt, abgeölt und mit Wasser befüllt werden mussten, eine wahre „Knochenarbeit“.

Die massierte Ansammlung dieser Dampfriesen auf engstem Raum führte durch die Dampf-, Qualm- und Rußentwicklung immer wieder zu Beschwerden über Geruchs- und Geräuschbelästigungen. Man sagte sogar, dass der relativ häufige Nebel in Niedernhausen zu  $\frac{3}{4}$  auf die Emissionen dieser Loks zurückzuführen sei.

Eine weitere nicht zu vernachlässigende Tatsache war die enorme, oft unerträgliche Geräuschentwicklung von den Dampfloks beim Anfahren und Transportieren der Züge in Richtung Idstein. Schwere Güterzüge mussten wegen der großen Steigung häufig mit Schiebelok bis Niederseelbach gefahren werden. Die ohrenbetäubenden, stakkatoartigen Dampfaustritte der schwarzen Ungetüme raubten zahlreichen Niedernhausenern den Schlaf. Dies besserte sich erst, als die Dampfloks ab etwa 1965 nach und nach durch Dieselloks ersetzt wurden. Aber erst 1986 mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes nach Limburg „gaben die Loks einigermaßen Ruhe“, die Dampfloks mit ihrem Qualm und Ruß waren verschwunden, ebenso die Dieselloks mit ihren tief röhrenden Motoren.“

### Otto Krissel

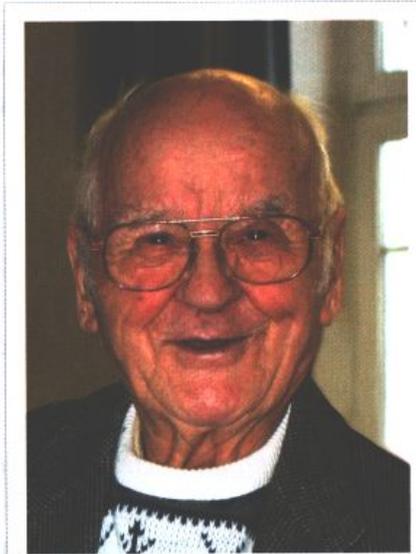
ergänzt als Mitarbeiter des  
Bahn-Betriebswerkes Wiesbaden,  
Außenstelle (Lokschuppen)  
Niedernhausen wie folgt:

**M**eine Eltern lebten von der Landwirtschaft. Neben einigen Äckern hatten wir 3 Schweine und 2 Ziegen. Die Landwirtschaft wurde nach Feierabend betrieben, wenn mein Vater als Pfisterer bei



der Firma Biron Freizeit hatte. Meine Eltern hatten 2 Kinder: mich und meinen Bruder, der leider im Krieg gefallen ist.

Ich habe den Kindergarten in der Austraße bis 1926 besucht und gehörte zu einem der ersten Jahrgänge, die von Schwester Helene betreut wurden. Danach besuchte ich 8 Jahre die Volksschule in Niedernhausen im alten Rathaus und wurde mit 14 Jahren dort entlassen. Wir hatten die Lehrer Steinacker, Fräulein Hirschmann und Gruber. Es waren jeweils 3 Jahrgänge zusammen, aber wir haben gelernt, was wir fürs Leben brauchten. Danach habe ich eine Lehre als Gärtner in der Baumschule Hirsch in Niedernhausen absolviert und noch in mehreren anderen Baumschulen gearbeitet.



*Otto Krissel*

1940 wurde ich als Soldat in den 2. Weltkrieg eingezogen. Ich habe an vielen Orten gekämpft. Das Ende des Krieges erlebte ich am 10. Mai 1945 in Trient. Von dort trat ich einen abenteuerlichen „Rückzug“ nach Niedernhausen an!!! Das Leben musste weiter gehen.

Am 10. Oktober 1945 begann meine Arbeit bei der Eisenbahn in Niedernhausen im Lokschuppen. Ich musste Köhle schaufeln, die Loks ausschlacken, mit Wasser befüllen, abölen und anheizen. Hierbei war ich im Schichtdienst zwischen Früh-, Spät-, Nacht- und Sonn- und Feiertagschicht eingeteilt. Später bin ich als Heizer auf der Lok der Baureihe 78 mitgefahren. Danach erhielt ich eine Schulung auf einem Triebwagen – das war ein elektrischer Triebwagen mit Akku der Baureihen 176 und 178. Jetzt wurde ich Triebfahrzeugführer und fuhr die Loks von Frankfurt bis Limburg, von Wiesbaden nach St. Goarshausen und auch von Wiesbaden nach Niedernhausen. Später schulte ich auf die E-Lok um und die letzten 4 Jahre war ich bei der S-Bahn Triebfahrzeugführer. Meine Pensionierung erfolgte 1979 mit 59 Jahren wegen Betriebsdienst-Untauglichkeit. Bei der Eisenbahn bist du dennoch bei einem verschworenen Verein.

1948 habe ich geheiratet. Meine Eltern und wir haben zusammen in einem Haus gelebt. Wir hatten eine Küche und jeder ein Schlafzimmer. Meine Frau ist 1989 verstorben – jetzt lebe ich über 30 Jahre alleine in meinem Elternhaus, unterstützt von meinem Enkel. Ich lese noch die Zeitung und schaue auch noch gerne Fernsehen – aber das nur am Abend! Ich koche mir selbst – nur der Enkel kauft für mich ein. Ich nehme an einem kleinen Stammtisch im Ratskeller alle 14 Tage teil.

Ich bin mit einem Kollegen aus Sachsen im Krieg nach Hause gelaufen. Dieser hat mir ein Gedicht zum Älter werden auf sächsisch geschickt, das ich auf hessisch „übersetzt“ habe und noch frei aus dem Gedächtnis vortragen kann:

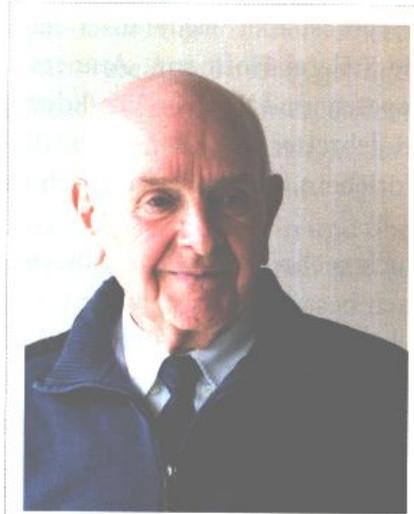
<p>Wenn man alt wird ist es nicht mehr schee (schön), die Bah (Beine) wollen bald nicht mehr gehn', die Füß' sind oft eiskalt. Man merkt, man wird recht alt.</p>	<p>und denkt man noch mal an die Liebe – das ist wirklich nicht übertriebe', darüber kann man nur lachen, mer hat ihn nur noch zum Lolli machen.</p>
<p>Die Haare sind mehr weiß als grau, die Augen wollen bald nicht mehr schaun'. Mer wird vergesslich, mer merkt sich nichts mehr, der ganze Körper tut einem weh'. Und wenn man mal was Gutes essen tut, das schmeckt nicht mehr halb so gut. Die Zähne fehlen beim Kauen, Esse muss man manchmol drücke und hinten tut einem dann der Magen zwické'. Und steigt man abends in sein Bett und geht auch das Schlafen net (nicht). Mer wälzt sich hin und her und am Ende wird alles schwer. Kaum hat man so ein Nickerchen gemacht, da ist man auch schon wieder aufgewacht.</p>	<p>Das Gehör lässt nach – wird was geredet, versteht man gar manches nicht. Die ganze Leut' sagen schon dazu, was ihr hören wollt, das hört ihr schon.</p>
<p>Man legt sich krumm – man legt sich grad', da zieht einem schon wieder der Krampf in die Wad'</p>	<p>Es mag wohl manches übertrieben, was hier aufgeschrieben. Ärgern wollen wir die jungen Leut', denn bald ist es bei denen auch so weit. Und vielen ist es vergönnt nit ammol (nicht einmal), die machen die 65 noch nicht voll! Mer wollen lieber denken in Freud' an die vergangene Lebenszeit. Da taucht so manches Schöne auf von unserem langen Lebenslauf. Und sind wir auch nicht mehr hübsch und jung, so leben wir viel in Erinnerung. Und müssen wir auch langsam gehn', so ist es im Alter doch auch ganz schön!</p>

Helmut Keßler

## Ein „ganz normaler“ Tag in der Güterabfertigung

Niedernhausen in den 1960er Jahren

**7**:30 Uhr morgens:  
Der Güterabfertigungsbeamte Ernst Häuser betritt seinen Büroraum, angetreten ist auch Lademeister Martin Rößler, was werden die beiden erleben?



*Helmut Keßler*

Da klingelt bereits das Telefon:

„Hier ist Herr Lehr von der Zellstofffabrik Feirabend, sind unsere 3 bestellten Waggons zur Beladung bereitgestellt?“

„Ja, die stehen bereits im Ladegleis.“

Zugleich kommt Philipp Klaus, Inhaber der gleichnamigen Baustoffhandlung, am Bahnhof gelegen, zur Tür herein und beschwert sich: „Unser Brikettswagen muss unbedingt sofort an unserer Entladestelle bereitgestellt werden, meine Leute warten schon.“

„Nur die Ruhe Herr Klaus, unsere Rangierer sind schon unterwegs.“

„Wir sind immer die letzten, also macht zu.“ Grummelnd verlässt er den Raum, nicht ohne noch zu bemerken „Ich glaube, ich muss doch mal mit Vorsteher Ast reden, so geht das nicht auf die Dauer.“

Nun hat Lademeister Rößler die Hallentore geöffnet und sieht, dass ein Firmenfahrzeug der Firma Hako, Naurod vorgefahren ist:

„Hallo Martin, ich soll die 2 Paletten Ersatzteile für unsere „Hako-chen“ (Hako-Motorhacken) abholen, bring die mal zur Rampe, danke.“

Von gegenüber ruft Betriebsleiter Krüger von der Zellstofffabrik Hofmann: „Herr Rößler, wann kann ich die 2 Tonnen Zellstoffwatte rüber fahren lassen?“

„Bringt sie gleich, um 10:00 Uhr kommt der Feirabend zum Verladen, da ist dann kein Platz mehr.“

Inzwischen hat Hauptsekretär Häuser die angekommenen Güterwagen und viele Stückgüter den Empfängern avisiert:

„Heute ist aber wieder alles dabei: Papierrollen für die Druckerei Mundas, Rohware für die Seilerei Hofmann, Autoersatzteile für die Firmen Auto-Roth und Rudolf Warne, Tapeten und Farben für Eduard Schreiner (Raumausstattung), Verpackungsmaterial (Holzbretter und -latten) für die Asbestfabrik in Königshofen, 2 Mopeds für die Firma Horlebein, Austraße und noch weitere Geschäfts- und Privatkunden.“

Auch mehrere beladene Güterwagen sind angekommen: Baustoffe für die Firma Klaus, auch besagter Brikettswagen, Furnierhölzer für Kaiser und Lorenz, Frankfurter Straße, Schienen und Schwellen für die Bahnmeisterei und sogar ein ganzer Wagen mit Torfbällen für die Bahn Landwirtschaft. Da haben die 3 Rangierer Horst Nöller, Reinhold Hill und Otto Herrman ganz schön zu tun.

Gegen 10:00 Uhr geht's dann richtig los:

Die Güterhalle erlebt eine kleine Invasion, Lademeister Rößler ist sichtlich gefordert, streitet sich mit dem Bauern Schreiner (s'Rolldorje), der hochroten Kopfes sofort die Waren für die Asbestfabrik haben will. „Mei Gäul (Pferde) müssen bewegt werden, auf mach voran!“

Rößler tut, was er kann, aber er kann sich nicht zerreißen. Im Hintergrund steht schon die erste Fuhre Lkw mit dem Fahrer „de Wörschdruffer“, beladen mit Zellstoffwatte der Firma Feirabend und drängt auf das Abladen der großen Papierballen.

Nun ist es bereits 11:00 Uhr und noch kein Frühstück, zumindest für Rößler nicht, aber der Kunde geht vor.

Da hat es Häuser in seinem geruhsamen Büro doch bequemer, Frühstück zur rechten Zeit, aber jammern tut der doch beim Vorsteher Ast und fordert eine Aushilfe an, die in Form von Hermann Wölfl vom Bahnhofsbüro, schnell zur Stelle ist, man muss halt nur „auf hohem Niveau jammern“!

Häuser ist's zufrieden, aber Rößler rotiert in der Halle!

Da springen seine Kollegen, die Rangierer ein, Teamarbeit ohne „Anordnung“.

Am Nachmittag geht es stressig weiter.

Es ist Herbst und die Firma Walter Klaus (gegenüber der Güterabfertigung), die sonst Fahrradanhänger fertigt, hat mit der Schlittenproduktion der Marke „Taunus“ begonnen. Da kommt es schon einmal vor, dass die Leinölimprägnierung noch nicht vollständig getrocknet ist, die Schlitten „kleben“, das Anfassen ist äußerst unangenehm, alles macht man sich fleckig. Herrn Klaus auf diesen Mangel angesprochen: „Stellt euch nicht so an, bis Frankfurt sind die doch trocken.“

Dann ist auch das Fuhrwerk vom „Rolldorje“ vorgefahren, beladen mit tonnenschweren Asbestplatten, umheimlich schwer, die zu bewegen. Aber mit vereinten Kräften gelingt es doch, das ganze Zeug in den Stückgutwagen zu verladen. Auch weitere „Schwergewichte“ liefert Kaiser und Lorenz auf: Riesenwalzen aus Furnierholz verzurrt mit Blechbändern.

Bei Häuser kommt ein Mitarbeiter der Taunus-Quarzitwerke Bremthal herein und überbringt den Frachtbrief für einen Wagen nach Niederaußem bei Köln, beladen mit 30 t Quarzitgestein.

„Gut, dass die schon fertig sind“ murmelt Häuser, „dann können die Rangierer auch die dahinter stehenden mit Buchenholz beladenen Wagen der Gemeinde Niedernhausen gleich mit abziehen.“

Inzwischen hat auch die Firma Feirabend weitere 4 Lkw voll mit Rohzellstoffwatte angeliefert, zum Versand an Hartmann - Verbandstoffe, Heidenheim (Brenz) und die Tempo-Taschentücherfabrik in Raubach (Westerwald).

Da sind die 50 Obstbaumsetzlinge, verpackt in Stroh, der Taunus-Baumschule kurz vor Dienstende fast ein Kinderspiel.

Der Güteralltag geht nun langsam zur Neige, Lademeister Rößler und Anfertigungsbeamter Häuser sind zufrieden und beenden ihren Dienst gegen 17:30 Uhr.

Jetzt kann Rößler zur Gesangstunde beim MGV Niedernhausen gehen und Häuser als Präsident seines Kegelclubs „Vordereck“ im Gasthaus „Zum goldenen Lamm“ eine ruhige Kugel schieben.