

# Mit Knallkapseln das Federvieh gerettet

## Viel Arbeit und wenig Lohn für die Schrankenwärter an Nackenheimer Bahnübergängen

**NACKENHEIM** - Über 20 Jahre sind mittlerweile vergangen, seit am damals noch existierenden Bahnhof in der Weinbaugemeinde der letzte Schrankenwärter am schienengleichen Bahnübergang an den Kurbeln der Barrieren seinen Dienst versah.

Von  
Werner Baum

Der Bau der Bahnlinie durch Nackenheim brachte mehr Schwierigkeiten, als man zunächst befürchtet hatte. Am 23. März 1853 konnte endlich der Verkehr von Mainz nach Oppenheim mit täglich vier Zugfahrten in beiden Richtungen aufgenommen werden.

Nach der Fertigstellung der Strecke zerschnitt der Bahndamm vier Ortsstraßen, die mit Barrieren gesichert wurden. Außerdem mussten fünf Häuser abgerissen werden. Später kamen noch Übergänge für den landwirtschaftlichen Verkehr im Nagelwiesenweg sowie in den Wingerten zwischen Nackenheim und Nierstein hinzu.

### Karger Lohn

Noch nach dem Zweiten Weltkrieg gehörten zum Personal des Bahnhofs Nackenheim über 20 Schrankenwärter, die teilweise rund um die Uhr ihren Dienst versahen. Tag und Nacht geöffnet waren die Übergänge der Bundesstraße 9, am Bahnhof, in der Fischergasse sowie im Mahlweg. Die Schranken in der Gartenfeldstraße sowie am Nagelwiesenweg blieben während der Nachtzeit geschlossen.

In primitiven Blechkauen – und zudem bei kargem Lohn – versahen die Schrankenwärter bis in die 50er Jahre hinein ihren Dienst. Nachdem um die Jahrhundertwende 1900 herum allmählich überall die Elektrizität einkehrte, wurden die Züge den Bediensteten mit schrillen Läutewerken angekündigt. Die Einführung des einfachen Streckenfernpre-

chers brachte danach in der Information zur Ankündigung der Zugfahrten erhöhte Sicherheit. Zur Ausrüstung des Schrankenwärters gehörten in den Anfängen eine Signalflag-

ge, ein wuchtiger Schraubenschlüssel zum Anziehen von losen Schrauben an den Gleisen sowie eine Büchse mit Knallkapseln, die bei Gefahr im Verzug Züge anhalten soll-

ten. Da in Nackenheim früher große Scharen von Gänsen und Enten täglich den Weg zum Rhein über die Bahnübergänge passierten, kam es oft zu Zwischenfällen mit tödlichem

Ausgang für das Federvieh. Die Schrankenwärter waren machtlos, trotz lauter Vertreibungsrufe, Herr der Lage zu werden.

Erst das Anbringen von Gitterstäben unterhalb der Schlagbäume brachte Abhilfe. Wie andere Verkehrsteilnehmer warteten die Herden, bis die Schranken sich wieder öffneten.

### Schrankenwärter salutiert

Die Einrichtungen der Blechkauen, einige sind heute noch als Gartenhäuser in den Feldern zu sehen, waren mehr als spartanisch. Ein kleiner Ofen, Tisch und Stuhl sowie die Petroleumlampe zählten zur Ausrüstung. Der Plumpsklo befand meist 20 Meter weiter, neben dem kleinen Kohlelager direkt am Schienenstrang.

Die Bahnwärterhäuser waren in Klassen eingeteilt. Wenn ein Wohnhaus dabei war, wurde dies als Bahnwärterhaus „Erster Klasse“ bezeichnet. Strenge Auslegungen brachte die Dienstvorschrift der „Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ den Schrankenwärtern, wo nach diese gegenüber den Lokomotivführern auf den Dampftrassen bei der Vorbeifahrt stramm salutieren mussten.

### Moderne Zeiten

Die Technik hat vieles verändert. Wo heute noch schienengleiche Übergänge mit Schrankenbäumen gesichert sind, werden diese Anlagen von den Fahrdienstleitern signalabhängig bedient und auf Monitoren überwacht. In Nackenheim wurden fünf schienengleiche Übergänge durch Unterführungen ersetzt.

Die letzte Baumaßnahme der Fußgängerunterführung konnte in der Fischergasse im Dezember 1991 der Bestimmung übergeben werden. Von den Gesamtkosten in Höhe von 2,4 Millionen Mark musste die Gemeinde 800 000 Mark aufbringen.



*Büß dem Bild,  
rechter dem  
Schrankenwärter  
der kleine Nahn  
ist Fritz Wücker*

Mehr als 20 Schrankenwärter schoben zeitweilig rund um die Uhr Dienst in Nackenheim. Laut einer Dienststanweisung hatten sie zu salutieren, wenn ein Zug vorüber fuhr. Bild: Privat