

WERNER BAUM

Die Eisenbahn ab 1853
in den Gemeinden
Bodenheim und Nackenheim

sowie teilweise der Nebenbahn
Bodenheim – Alzey von 1896 bis 1985



WERNER BAUM

Die Eisenbahn ab 1883

in den Gemeinden

Bobenheim und Nackenheim

sowie teilweise der Nebenbahn

Bobenheim - Nackenheim von 1883 bis 1983

© 2013

Erstauflage: 200

Herausgeber: Werner Baum, 55299 Nackenheim

Alle Rechte am Werk liegen beim Herausgeber.

Herstellung: Lattreuter GmbH, Nierstein, www.lattreuter.de

***Vorwort des Verfassers dieser Dokumentationen
zur Geschichte der Eisenbahn ab 1853
in den Gemeinden Bodenheim und Nackenheim***

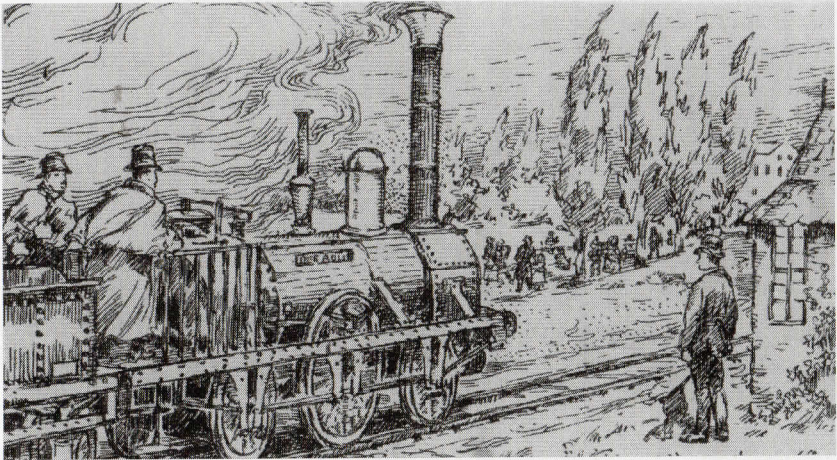
Vereine, die ein Jubiläum feierten und auf ein besonderes Ereignis hinweisen, sind in Bodenheim und Nackenheim schon bekannt.

Sie beschreiben überwiegend das Vereinsgeschehen und erwähnen am Rande noch die Ortsgeschichte. Auch in den Broschüren der Gemeinden ist über die Entwicklung der Beförderungsmittel vom Marktschiff, der Postkutsche bis hin zur Eisenbahn wenig aufgeführt. Aus meiner reichen Sammlung an Fotomaterial und der journalistischen Tätigkeit habe ich das Gesammelte gesichtet, um die Entwicklung der Eisenbahn in den beiden Orten der Nachwelt zu erhalten. Vielleicht dienen die Ausführungen auch künftig dazu, auf Daten zurückgreifen zu können, die irgendwann einmal gebraucht werden. Dazu soll das kleine Buch dienen. Finanziell unterstützt wurde der Druck von den Gemeinden Bodenheim und Nackenheim.

Danke

Werner Baum

160 Jahre Eisenbahn in Bodenheim



Am 23. März 1853 hielt der erste Personenzug auf der neu eröffneten Strecke Mainz – Oppenheim im Bahnhof Bodenheim. Die Bevölkerung nahm großen Anteil an der Eröffnung und stand bei der Einfahrt des ersten Personenzuges nach Oppenheim am Bahnsteig. Die Schulklassen sangen Lieder und sogar eine Musikkapelle spielte auf. Die Ehrenfahrgäste stiegen aus und liefen zum Frühstück in das bekannte Wirtshaus »Zum Rheintal«. Natürlich fehlte der Wein aus der Lage »Heitersbrunnchen« nicht. Die Hessen waren von Güte begeistert. Fünf Flaschen der Weinsorte »Östreicher« wurden der Delegation übergeben.

Die Strecke Mainz - Bodenheim war schon längere Zeit zuvor befahrbar und diente zur Anfuhr von Baumaterialien. Außerdem war noch nicht klar, ob die Hauptbahn nach Worms von Bodenheim über Gau-Odernheim und Alzey nach Worms geführt werden soll.

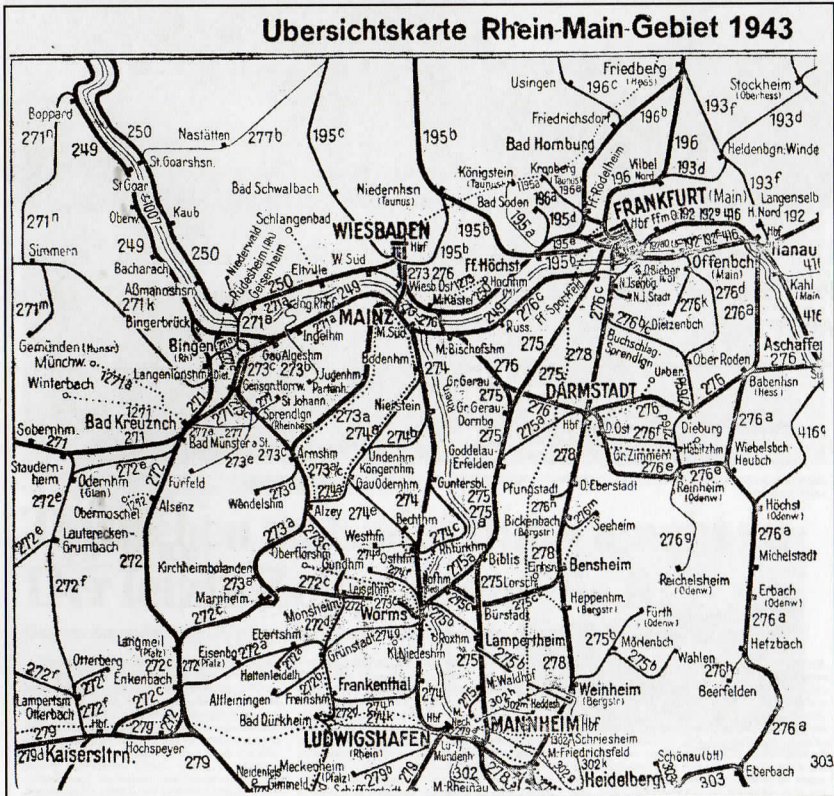
Die Berggemeinden waren der Ansicht, Nackenheim, Nierstein und Oppenheim hätten mit dem Marktschiff und der Postkutsche genügend Möglichkeiten, um nach Mainz zu kommen. Schließlich setzten sich die Rheinfrontgemeinden durch, die Strecke von Bodenheim über Nackenheim und Nierstein zu führen.

Erst 43 Jahre später konnte die Strecke Bodenheim - Alzey eröffnet werden. Bodenheim wurde danach ein Bahnhof der Klasse 2 und ein Umsteigebahnhof. Sogar der Wartesaal wurde im Winter mit einem großen Ofen beheizt. Bodenheim erhielt große Gleisanlagen und drei Stellwerke.

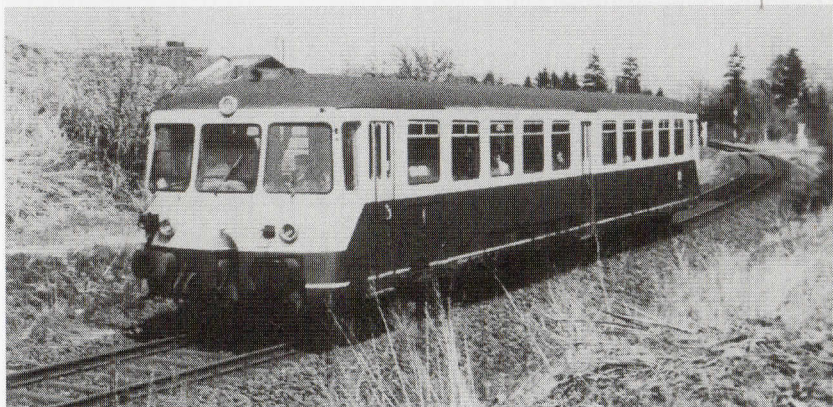
Die Bahnhofsgebäude mit der Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers ähnelten in den Gemeinden, von einigen Ausnahmen abgesehen, fast alle gleich. Auch das Gebäude in Bodenheim konnte 1853 rechtzeitig zur Eröffnung der Bahnlinie fertiggestellt werden.



Wie ein Spinnennetz überzogen die Eisenbahnlinien das Gebiet »Rheinessen«. Nach dem beginnenden Zeitalter des Individualverkehrs wurden nach 1946 von der damaligen Deutschen Reichsbahn zahlreiche Verbindungen bereits stillgelegt. Bodenheim - Alzey folgte erst durch die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1985.

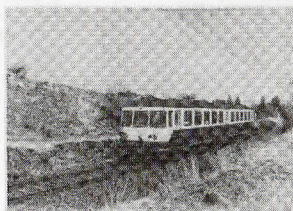


Flott sahen sie aus, die Akku-Triebwagen, die auf der Strecke Bodenheim – Alzey über 20 Jahre unterwegs waren. Diese Fahrzeuge hatten nach der Dampflokzeit auch die Schienenbusse abgelöst. Die Zahl der Reisenden ging durch den Individualverkehr auf der Verbindung immer mehr zurück.



Der Briefmarken-Sammlerkreis in Alzey wies mit einer Drucksachen-Postkarte auf die letzte Fahrt am 31. Mai 1985, Bodenheim ab 17.11 Uhr, Alzey an 17.57 Uhr, hin.

Briefmarken-Sammlerkreis
Alzey e.V.



Aufnahme: Rerno Baum

BODENHEIM-ALZEY
Zug-Nr. 6589
Letzte Fahrt am 31. Mai 1985
Bodenheim ab: 17.11 Uhr
Alzey an: 17.57 Uhr

Drucksache



Landrat Johann Wilhelm Römer (re.) gab zur letzten Fahrt eines Personenzuges auf der Strecke Bodenheim - Alzey das Abfahrtsignal.

ALLGEMEINE ZEITUNG

KREIS
MAINZ-BINGEN

Samstag/Sonntag, 1./2. Juni 1985

Trauriges Ereignis zünftig gemeistert

rö. BODENHEIM/GAU-BISCHOFHEIM. - Das traurige Ereignis erhielt einen ironisch-freudigen und zünftigen Anstrich: Die Stilllegung der Eisenbahnstrecke Bodenheim-Alzey wurde in den großen Rahmen der Einweihungsfeierlichkeiten zum Gau-Bischofsheimer Bahnhofsumbau, des Nachbarschaftsspielplatzes und der Übergabe des neuen Feuerwehrgerätehauses verpackt. Zur letzten Zugfahrt pilgerten zahlreiche Gau-Bischofsheimer zum Bahnhof nach Bodenheim, um mit dem Schienengefährteletztmals ihre Heimatgemeinde anzusteuern. In Bodenheim gab zunächst die Musikkapelle aus Kauns ein Platonkonzert. Anschließend ging es mit viel „Tam-Tam“ in den Zug, ein wehmütiger Moment, der jedoch mit Humor gemeistert wurde. Der Gau-Bischofsheimer Bauernverein dachte auch an das Zugpersonal, dem er einige Liter Wein mit auf die letzte Wegstrecke des „Amiches“ gab, wie im Volksmund die Eisenbahn auf dieser Strecke liebevoll genannt wurde.

In Gau-Bischofsheim angekommen, erinnerte Ortsbürgermeister Karl Heinz Göth nochmals an die Bedeutung der Bahnlinie für die Gemeinden und bedauerte die Einstellung der Linie.



Großer Aufmarsch vor der letzten Zugfahrt auf dem Bodenheimer Bahnhof. Mit zünftiger Musik ging die wehmütige Retze noch einmal nach Gau-Bischofsheim. Ab heute wird man das „Amiche“ vermissen.
Bild: Rudi Kios

Tauziehen zu Ende: Bahn macht zu Der letzte Zug ging auf die Reise

Gestern das endgültige „Aus“ für die Bahnstrecke Bodenheim-Alzey / Personenverkehr eingestellt

Gestern verließ in den Nachmittagsstunden der letzte Triebwagen, der Personen beförderte, den Bahnhof Bodenheim in Richtung Alzey. Nach 89 Jahren bedeutet dies das Ende der einst verhältnismäßig gut frequentierten Strecke durch das rheinhessische Hügelland. Das „Amiche“, wie es seit eh und je genannt wird, soll künftig nur noch als Güterzug verkehren. Damit wurde ein langes „Tauziehen“ zwischen den Gemeinden, der Bundesbahn, dem Land und dem Bund beendet. Während die Gemeinden wegen der Überlastung der Gausstraße immer wieder die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs forderten, wies die Bundesbahn auf die hohe defizitäre Lage auf dieser Strecke hin. Immer weniger Reisende wurden gezählt, und auch der Güterverkehr war rückläufig.

Begonnen hatte alles 1890 mit schwierigen Verhandlungen über die Streckenführung und die Anbindung der einzelnen Orte. Die

Trasse gestaltete sich kurvenreich durch die Täler von Rheinhessen. Nach der Ernte im Jahre 1894 wurden die umfangreichen Bauarbeiten durch den Hessischen Staat in Angriff genommen. Die Verlegung der Gleise und die Errichtung der Bahnanlagen in den Bahnhöfen wurden mit einem solchen Tempo vorangetrieben, daß die Teilstrecke Bodenheim - Gau-Odernheim bereits am Montag, 28. September 1896, eröffnet werden konnte. Der gesamte Betrieb war dem Staat, der Hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft in Mainz vorläufig übertragen.

Die beteiligten Gemeinden waren nach dem Nebenbahn-Gesetz verpflichtet, das erforderliche Gelände für die Bahn und die notwendigen Feldwege unentgeltlich und lastentfrei zur Verfügung zu stellen. Das eigentliche Bahngelände wurde auf den Staat und die Feldwege in das Eigentum der jeweiligen Gemeinden überschrieben. Der Geländeer-

werb erforderte damals 400 000 Goldmark. Der erste Zug am Sonntag, 28. September 1896, wurde geschmückt auf den einzelnen Bahnhöfen mit Kapellen und den Schulklassen gebührend empfangen. Die Bürgermeister hielten Reden, und mit Sekt oder Wein wurde angestoßen. Die innerrhein Hessische Region war endlich der Landeshauptstadt angeschlossen. Die Kutsche wurde durch das schnellere Verkehrsmittel Eisenbahn abgelöst. Der Güterverkehr entwickelte sich gut und der Raum profitierte wirtschaftlich durch die Eisenbahn.

Genau 61 Jahre zuvor wurde das Zeitalter der Dampfzüge in Deutschland eingeleitet. Am 7. Dezember 1835 verkehrte die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Nach einer Viertelstunde mit einer Höchstgeschwindigkeit von 24 Kilometern, erreichte der mit 200 Fahrgästen besetzte Zug damals den Bahnhof Fürth. WERNER BAUM

Noch nie saßen im »Amiche« so viele Reisende, wie zur Abschiedsfahrt am 31. Mai 1985. In den vier zusammengekoppelten Triebwagen fanden 400 Fahrgäste Platz. Auf dem Bild, der Bahnhof Bodenheim am Gleis 10.

Fortschritt ließ „Amiche“ entgleisen

Vor 100 Jahren begann zwischen Bodenheim und Alzey das Eisenbahnzeitalter / „Aus“ kam 1988

Von
Werner Baum

BODENHEIM Alle großen Ereignisse haben einmal einen runden Geburtstag. Vor 100 Jahren, anno 1896 also, begann zwischen Bodenheim und Gau-Odernheim das Eisenbahnzeitalter. Die Kutsche und der pferdebespannte Wagen zur Versorgung der Gemeinden hatten ausgedient. Ironie der Geschichte: Knapp 90 Jahre später, am 2. Juni 1985, stellte die Bundesbahn den Reisezugverkehr wegen Unrentabilität wieder ein. 1988 wurden zum letzten Mal Zuckerrüben transportiert.

Bei der offiziellen Abschiedsfahrt am 31. Mai 1985 füllten rund 400 Reisende die vier gekoppelten Triebwagen (Bild). Für viele ein trauriges Ereignis, das damals in den Gemeinden viel Aufmerksamkeit und Betroffenheit auslöste. Sogar

Blaskapellen spielten auf. Der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg und die daraus entstandene eigene Mobilität sowie die Konkurrenz durch den Schwerlastverkehr hatten dem „Amichen“ genannten Zug den schleichenden Tod gebracht.

Begonnen hatte das Zeitalter der Bahn im rheinhessischen Hügelland erst im Jahr 1890. Es wurden schwierige Verhandlungen wegen der Streckenführung und der Anbindung der Dörfer geführt. Nicht alle Orte konnten an die Schiene angebunden werden. Viele Stationen erhielten Doppelnamen wie „Hardheim-Lörzweiler“. Gleich nach der Ernte 1894 begannen die Arbeiten. Der Bau der Bahnhöfe sowie der Gleisanlagen schufen viele Arbeitsplätze. Bereits am 28. September 1896 konnte der Betrieb bis Gau-Odernheim, später dann bis nach Alzey auf-

genommen werden. Für die 30 Kilometer von Bodenheim bis zur Volkerstadt benötigten die Züge damals exakt eine Stunde und 33 Minuten.

Den ersten Zug empfingen in den Dörfern Blaskapellen und Schulklassen. Die Bürgermeister hielten Reden, und es wurde mit Sekt und Wein angestoßen. Die Region, das „Hinterland“, war endlich über Bodenheim an die Stadt Mainz angeschlossen.

Rechtzeitig zur Eröffnung lieferte die Firma Henschel & Sohn in Kassel vier Lokomotiven, zwölf Personen- und zwei Gepäckwagen sowie 30 Güterwagen wurden von den Arbeitern in den Werken in Mombach und Aachen gefertigt.

Der Lokomotivführer der Eröffnungsfahrt in Richtung Gau-Odernheim wurde in der damaligen „Allgemeinen Zeitung“ lobenswert erwähnt und hieß mit Vornamen „Armin“.

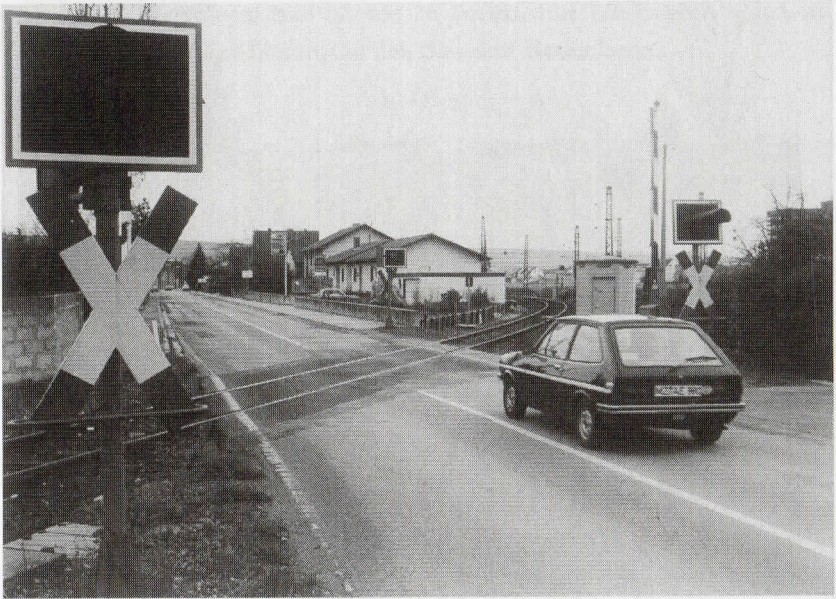
Fortan wurden die Züge bis zur letzten Fahrt im Volksmund „Amiche“ genannt.

Die Gemeinden, die damals die Flächen für die Bahnlinie kostenlos zur Verfügung stellen mussten, waren sich nach der Schließung der Strecke einig im Entschluss, auf dem Gleisbett einen Rad- und Wanderweg zu errichten. Die damaligen Ingenieure hatten in der Linienführung die sanften Steigungen und Gefälle gesucht oder größere Hügel abtragen lassen – ideale Voraussetzungen also, den Gleiskörper für einen Rad- oder Wanderweg zu nutzen.

In Gau-Bischofsheim konnte im Mai 1995 die Eröffnung des erholsamen Weges bis Selzen gefeiert werden. Die „Kunstinitiative Rheinhessen“ hat an zahlreichen Stellen Werke geschaffen, die auf die ehemalige Bahnlinie hinweisen.



Das Eisenbahnzeitalter auf der Strecke von Bodenheim nach Alzey begann am 28. September 1896. Der Reisezugverkehr wurde am 31. Mai 1985 eingestellt. Bei der Abschiedsfahrt mit 280 Passagieren entstand dieses Foto am Bodenheimer Bahnhof. Bild: Archiv



Nichts weist mehr auf die ehemalige Bahnlinie Alzey – Bodenheim hin, die in der Wormser Straße, wo heute Werbeschilder der Gemeinde Bodenheim stehen, die L431 schienengleich querte.



Mit der endgültigen Stilllegung der Teilstrecke Bodenheim – Harxheim – Lörzweiler wird auch der schienengleiche Übergang in Bodenheim über die L 431 verschwinden. Blinklichtanlage und Halbschranken gehören dann dort der Vergangenheit an. Eisenbahnfans würden sich sicherlich eine Nostalgiefahrt wünschen. Bilder und Montagen: Remo Baum

Juni 1985 – Abschied von der Schienenzeit Gesamter Reisezugverkehr wird stillgelegt

... auf der Strecke zwischen Bodenheim und Alzey / Rückblick auf die Entwicklung der Bahn

Während die Deutsche Bundesbahn als öffentliches Verkehrsmittel im kommenden Jahr ein stolzes Jubiläum feiert, 150 Jahre „Deutsche Eisenbahnen“, trifft es die Region Rheinhessen zwischen Bodenheim und Alzey hart. „Abschied von der Schienenzeit“, werden viele sagen. Genau am 2. Juni 1985 wird der gesamte Reisezugverkehr auf der Bahnlinie eingestellt und durch Straßenbusse ersetzt.

Gewiß, es wurden auf dieser Strecke keine großen Geschwindigkeiten gefahren, so daß die Reisenden lange Fahrzeiten in Anspruch nehmen mußten. Die Frequenzierung ging stets zurück, so daß oft von verkohrenden Geisterzügen gesprochen wurde. Auch der Güterverkehr wurde immer mehr rückläufig, so daß die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben war. Ganz abgesehen von den in den kommenden Jahren erforderlichen Investitionen, die die Bundesbahn in diesen Gleiskörper mit den dazugehörigen Anlagen hätte aufbringen müssen.

Begonnen hatte alles 1890. Es wurden schwierige Verhandlungen wegen der Streckenführung und der Anbindung der einzelnen Orte geführt. Es kam in der Trasse zu einer kurvenreichen Strecke durch die Täler von Rheinhessen. Nach der Ernte im Jahre 1894 wurden die umfangreichen Bauarbeiten durch den hessischen Staat in Angriff genommen. Die Verlegung der Strecke und die Errichtung der Bahnanlagen in den Bahnhöfen wurde mit einem solchen Tempo vorangetrieben, daß die Teilstrecke Bodenheim – Gau-Odernheim bereits am Montag, 23. September 1896, eröffnet werden konnte. Der gesamte Betrieb war dem Staat, der Hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft in Mainz vorläufig übertragen.

Die beteiligten Gemeinden waren nach dem Nebenbahngesetz verpflichtet, das erforderliche Gelände für die Bahn und die notwendigen Feldwege unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung zu stellen. Das eigentliche Bahngelände wurde auf den Staat und die Feldwege in das Eigentum der jeweiligen Gemeinden überschrieben. Der Geländeerwerb erforderte 400 000 Goldmark.

Die Gemeinde Bodenheim damals mit drei Kilometern beteiligt war, erforderte dies einen enormen finanziellen Aufwand, der die Gemeindevertretung vor ein fast unlösbares Problem stellte. Die Bodenheimer beteuerten immer wieder, daß sie ein geringeres Interesse an diesem Bahnbau hätten, weil sie bereits durch die Strecke Mainz – Worms voll erschlossen seien und erklärten sich damals bereit, 10 000 Goldmark zu übernehmen. Aber der Staat verfügte anders.

Die Verteilung der Kosten erfolgte dann nach dem Grundsteuerkapitalen von 1893/94, wobei als Milderung für Bodenheim und Lörzweiler, das keinen eigenen Bahnhof

besaß, nur die Hälfte des Grundsteuerkapitals in Ansatz gebracht wurde. Nach diesem Verteilerschlüssel hatte Bodenheim noch über zehn Prozent zu zahlen, nämlich 40 400 Goldmark.

Der erste Zug wurde geschmückt auf den einzelnen Bahnhöfen mit Kapellen und Schulklassen gebührend empfangen. Die Bürgermeister hielten Reden und mit Sekt und Wein wurde angestoßen. Die Region war mit einer Verbindung zur Landeshauptstadt angeschlossen. Die Kutsche wurde durch das schnellere Verkehrsmittel Eisenbahn abgelöst. Der Güterverkehr entwickelte sich gut, und der Raum profitierte wirtschaftlich durch die Eisenbahn. Genau 61 Jahre zuvor wurde das Zeitalter der Dampfrösser in Deutschland eröffnet. Am 7. Dezember 1835 verkehrte die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Nach einer Viertelstunde, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 24 Kilometern, erreichte der mit 200 Fahrgästen besetzte Zug den Bahnhof Fürth.

Während dieses große Ereignis 1985 bei der Bundesbahn gefeiert wird, steht auf der Strecke Bodenheim – Alzey im Juni das Aus für das „Amiche“ nach 89 Jahren Betriebszeit auf dem Fahrplan. Zwischen Harxheim – Lörzweiler und Selzen – Hahnheim wird zunächst für den Güterverkehr noch ein Auslaufbetrieb bis 1990 aufrechterhalten. Von einer Schließung der Strecke Selzen – Hahnheim – Alzey für den Lastenverkehr spricht der Bundesverkehrsminister noch nicht.

Nun können sich die Gemeinderäte wieder Gedanken machen, was mit der Trasse zwischen Harxheim – Lörzweiler und Bodenheim, wo die Gleise ausgebaut werden, einmal geschehen soll. Zwischen Dalheim und Nierstein auf den ehemaligen Schienenstrang, wo das „Valentinschen“ zwischen Nierstein und Undenheim verkehrte, sind bereits Rad- und Fußwege sowie ein großer Grünzug in Nierstein entstanden. Wie meint doch der Volksmund: „Nichts kann so schnell sein, daß es für irgendetwas gut sein kann.“

WERNER BAUM



Ein Bild, an das sich viele gewöhnen müssen: leere Bahnhöfe.

Ehemals ein vertrautes Bild bis vor 28 Jahren. Ein Triebwagen von Gau-Bischofsheim vor der Einfahrt in den Bahnhof Bodenheim.



Im Juni 1988 begannen die Gespräche zwischen dem damaligen Landrat Gerulf Herzog (re.) und Ortsbürgermeister Alfons Achatz (li.) zur Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges hinter dem Bodenheimer Bahnhofsgebäude. Erst zehn Jahre später begannen die Bauarbeiten zur dortigen Unterführung.



Nach der Stilllegung der Bahnstrecke Bodenheim - Alzey wurden die weitverzweigten Gleisanlagen in Bodenheim nicht mehr benötigt. Die beiden Hauptgleise der Strecke Mainz - Mannheim sowie das Überholungs-
gleis, damit Güterzüge von den schnellen Intercitys überholt werden können, blieben erhalten.

Zur Erinnerung, auf Gleis 1 fahren die Züge in Richtung Worms und auf Gleis 10 ging das »Amiche« fast 90 Jahre auf die Reise.



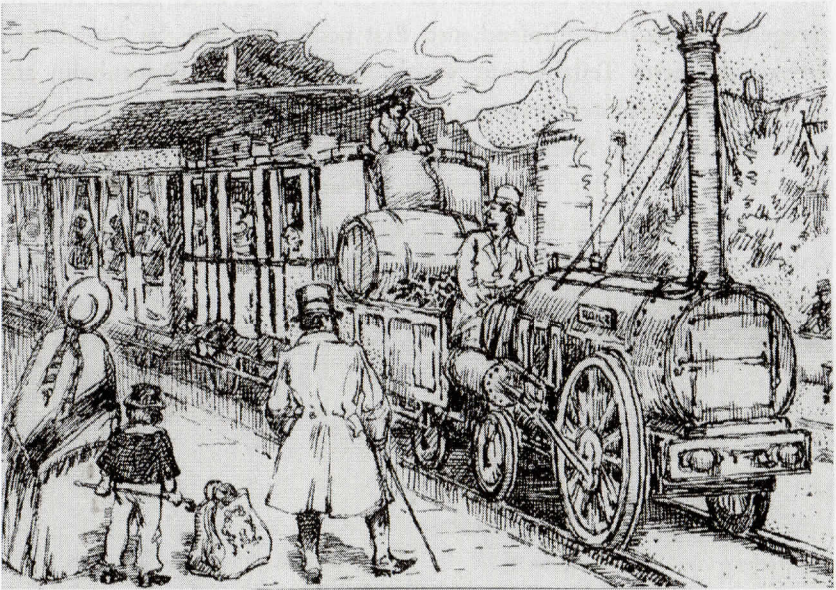
Der hohe Bau der Überführung sollte im Bahnhof Bodenheim die Sicherheit von und zu den Zügen erhöhen. Allerdings waren für ältere Menschen und Gehbehinderte 100 Treppen beim Auf- und Abgang kaum zu bewältigen. Endlich, vor rund 10 Jahren wurde in die neue Unterführung mit Personenaufzüge gebaut.



Im Juni 2010 begann in Bodenheim im Ortsbereich der Aufbau der Lärmschutzwände. Ortsbürgermeister Thomas Becker-Theilig (li.) erkundigte sich bei den Experten der Deutschen Bundesbahn über den Fortgang der Arbeiten. Die Aufnahme entstand von Mainz-Laubenheim her.



160 Jahre Eisenbahn in Nackenheim



Die Eisenbahngeschichte ab 1853 in Nackenheim

Eine Zusammenfassung von der Großherzoglichen hessischen Ludwigsbahn, über die Deutsche Reichsbahn bis zur Deutschen Bundesbahn

Die Verkehrsentwicklung

Die Postkutsche von Thurn- und Taxis und das Marktschiff brachten der Gemeinde einen für die damalige Zeit für den Handel ausreichenden Anschluss zur Stadt Mainz.

Seit 1730 gab es für die Gemeinden an der Rheinfront einen nach Fahrplan geregelten Postkutschenliniendienst. Erst nach dem Bau der Eisenbahnstrecke, der erste Teilabschnitt wurde von Mainz bis Oppenheim am 23. März 1853 eröffnet, verschwand allmählich der gelbe Wagen mit dem hoch oben sitzenden Postillion. Sein Posthorn kündigte die Einfahrt in den Ortschaften an. An der Posthaltestelle in Nackenheim konnten lahrende Pferde aus dem Stall in der Wormser Straße 7 ausgewechselt werden. Die Zollstation zwischen Kurmainz und Kurpfalz verlief etwa 50 Meter südlicher. Zweimal in der Woche fuhr die Postkutsche bis Straßburg. Das dortige Wirtshaus an der Posthaltestelle trug den Namen »Zur Krone«.

Das Marktschiff der Stadt Oppenheim nach Mainz war in der Benutzung billiger als eine Kutschenfahrt und die Fahrgäste konnten schwere Lasten mitnehmen. Die Fahrt in die Stadt und zurück dauerte einen Tag.

Der Personenbetrieb begann vor 160 Jahren von Mainz bis Oppenheim. Während das deutsche Eisenbahnzeitalter am 7. Dezember 1835 mit der Eröffnung der Bahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth begann, lag beim Großherzoglichen hessischen Innenministerium, bereits ein Plan für den Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Mainz und Worms vor. Ursprünglich sollte die Hauptbahn von Mainz über Udenheim und Alzey nach Worms verlaufen. Der Grund, der Ankauf der Weinberge zwischen Nackenheim und Oppenheim war schwierig und teuer. Trotzdem die Rheinfrontgemeinden konnten sich durchsetzen, so dass die Orte Nackenheim, Nierstein und Oppenheim an der Eisenbahnlinie lagen. Weisenau, Laubenheim und Bodenheim waren bereits nach der ersten Planung an der Strecke vorgesehen.

Die Berggemeinden argumentierten, Nackenheim, Nierstein und Oppenheim seien mit der Postkutsche und dem Marktschiff verkehrsmäßig gut versorgt. Die Eisenbahn würden sie nicht vermissen.

Etwa 1850 begannen die Vermessungsarbeiten in Nackenheim. Mitten im Dorf musste in einer langgezogenen Kurve ein bis zu 4 Meter hoher Bahndamm aufgeschüttet werden. Fünf Straßen wurden gekreuzt und mit Barrieren und Schrankenwärter gesichert. Fünf Häuser fielen der Spitzhacke zum Opfer, um die Gleisanlagen zu bauen.



Die Dampfloketzeit auf der Strecke Worms – Mainz ging 1963 nach der Elektrifizierung der Bahnlinie zu Ende. Zum Einsatz kamen wesentlich stärkere Elektrolokomotiven.

Großer Arbeitgeber

In den Bahnhöfen Bodenheim, Nackenheim, Nierstein und Oppenheim wurde viel Personal benötigt. Allein im Bahnhof Nackenheim waren über 20 Schrankenwärter zur Sicherung der Bahnüberwege beschäftigt. Hinzu kamen der Bahnhofsvorsteher, vier Fahrdienstleiter, 2 Fahrkartenverkäufer, Gepäck- und Bahnhofsarbeiter, ein Bediensteter, der die Sperren von und zu den Zügen bediente und ein Güterbodenarbeiter.

Das Bild vom Schrankenwärter gehört zur örtlichen Historie in der Gemeinde. Die Aufnahme zeigt das Schrankenwärterhäuschen in der Fischergasse. Die Blechbude trägt die Zahl 75. Gezählt wurde ab Worms mit der Nr. 1. Der kleine Fritz, ein »Nackensteimer Original« stand gerne bei Bahnwärtern, wie hier in der Fischergasse.



Etwa um 1800 könnte der Künstler dieses Bild gemalt haben. Die Postkutsche und das Marktschiff befinden auf dem Bild in Höhe des heutigen schienengleichen Bahnüberganges L 431 vor Nackenheim. Die Postkutsche und das Marktschiff waren bis zum Eisenbahnzeitalter die einzigen Verkehrsmittel, um in die Stadt Mainz zu kommen.

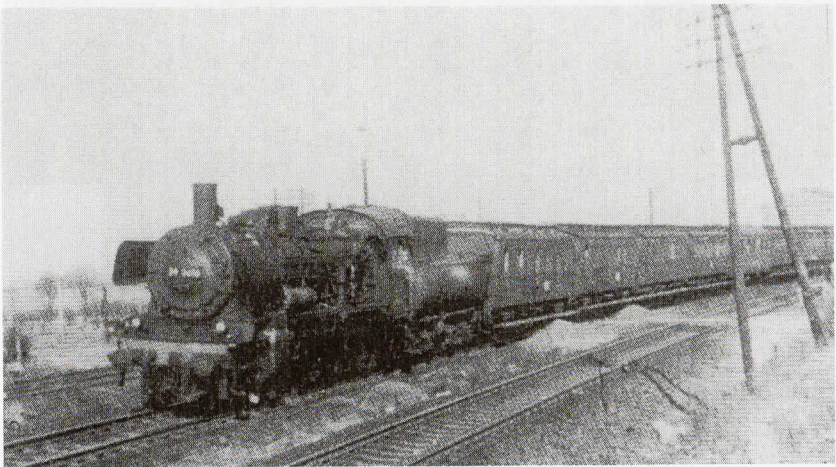
Im Hintergrund sind die Niersteiner Kirche »St. Kilian« sowie die drei Niersteiner Rheinmühlen zu sehen.



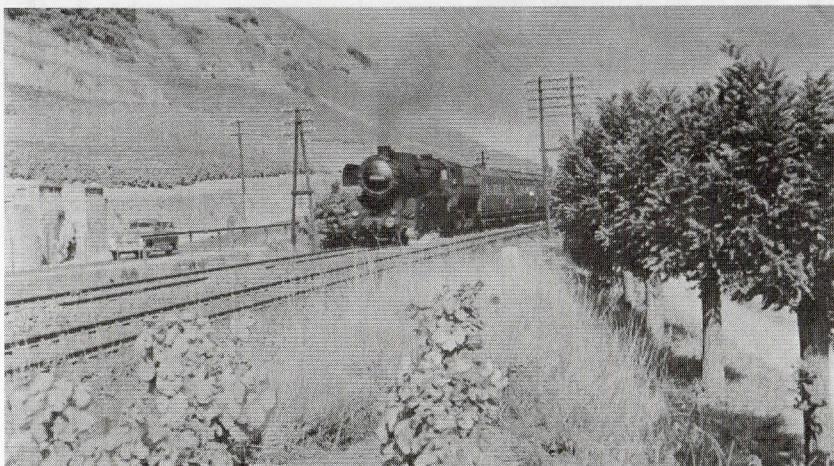
Für die damalige Zeit ein stattlicher Bahnhof der 1853 mit der Eröffnung der Großherzoglichen Ludwigsbahn fertiggestellt wurde. Nackenheim zählte um 1860 rund 1 300 Einwohner. Der kleine Vorbau am Bahnhofsgebäude war das Stell- und Blockwerk zur Sicherung des Betriebes.



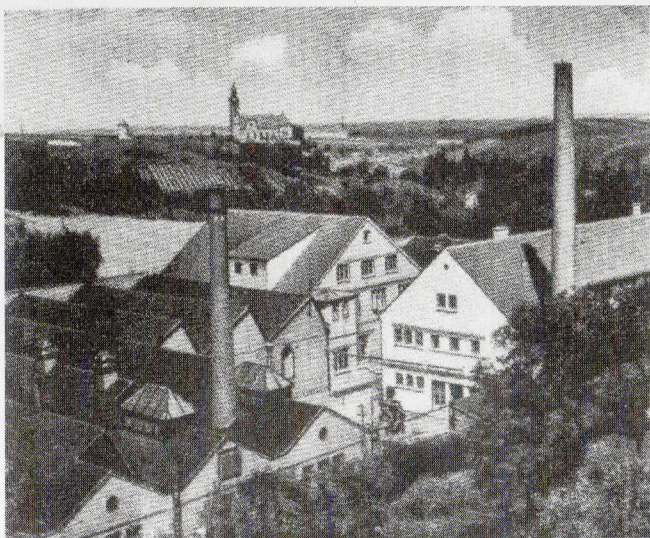
Bis die Elektrifizierung der Strecke Mainz - Mannheim beendet war, fuhren noch bis 1963 Dampflokomotiven der Baureihen 38 oder 52 auf der Strecke.



Eine historische Aufnahme von 1962 unterhalb des Ehrenmals am Rothenberg. Eine Lokomotive, noch aus der Zeit der Deutschen Reichsbahn, zog einen Personenzug von Mainz nach Worms.



Von der unmittelbar an der Eisenbahnstrecke Mainz - Worms gelegenen Gemeinde profitierten die Nackenheimer größeren Unternehmer, wie die Vereinigten Kapselabriken sowie die Pflanzenschutzmittelfabrik Otto Hinsberg.



Bei Fliegeralarm und Fliegerangriffen

läuft der Eisenbahnbetrieb weiter

werden Bahnhöfe möglichst rasch – auch vor planmäßiger Abfahrzeit – von besetzten Zügen geräumt

fahren Züge unter Umständen auf Bahnhöfen ohne Halten durch

darf beim Halten eines Zuges auf freier Strecke nicht ausgestiegen werden

ist beim Halten auf Bahnhöfen ruhig auszusteigen und der nächste Sammelplatz (oder Schutzgraben) aufzusuchen, auf den zahlreiche Schilder hinweisen

ist jeder unnötige Aufenthalt auf Bahnhöfen zu vermeiden

sind die Verdunklungsmaßnahmen der Reichsbahn in den Zügen ganz besonders zu beachten

Deutsche Reichsbahn

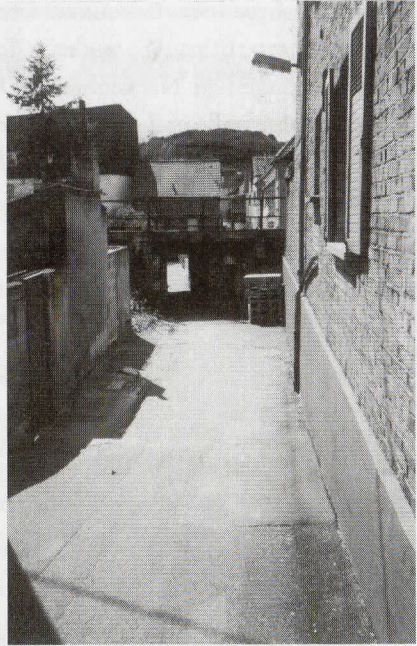
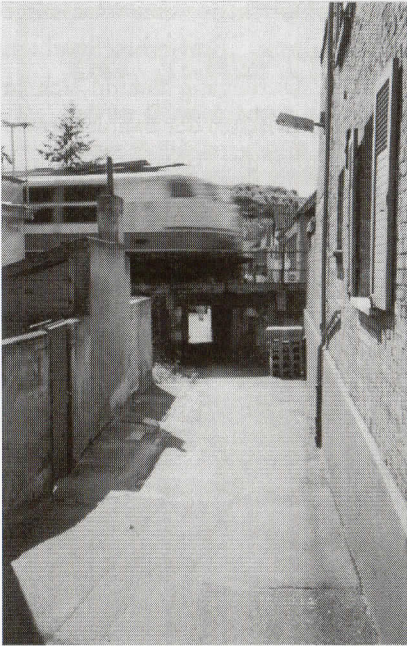
Ab 1940 waren diese Hinweisschilder in allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn zu sehen. An keinem Bahnsteig brannte abends oder nachts die Beleuchtung. Die Züge fuhren dunkel. Auch auf die düsteren Gasleuchten in den Abteilen wurde verzichtet.



Unzählige Luftangriffe gab es im 2. Weltkrieg in Deutschland. Die Städte verwandelten sich in Schutt und Asche. Die amerikanischen B17-Bomber (fliegende Festungen) und andere Flugzeuge waren oft am Himmel zu sehen. 1943 brach die deutsche Luftabwehr zusammen.

Eine Aufnahme mit Seltenheitswert. Das »Dolschen«, eine ehemalige Fußgängerunterführung außer den damaligen fünf beschränkten Bahnübergängen in Nackenheim. Der kleine Durchgang befand sich in Höhe der Jahnstraße und stellte eine Verbindung zwischen der Bahnhofstraße und der Rheinstraße her. Nach der Fertigstellung der Bahnunterführung am Bahnhof wurde das Bauwerk 1984 beseitigt.





Das Tunnelchen in Höhe der Jahnstraße

Die Technik machte auch die Schrankenwärter am Bahnübergang der L 431, Richtung Nierstein überflüssig. Signalabhängige Ampelanlagen sowie Barrieren sichern dort seit 1985 den Verkehr. Im Ort wurden die schienengleichen Übergänge durch Unterführungen ersetzt.

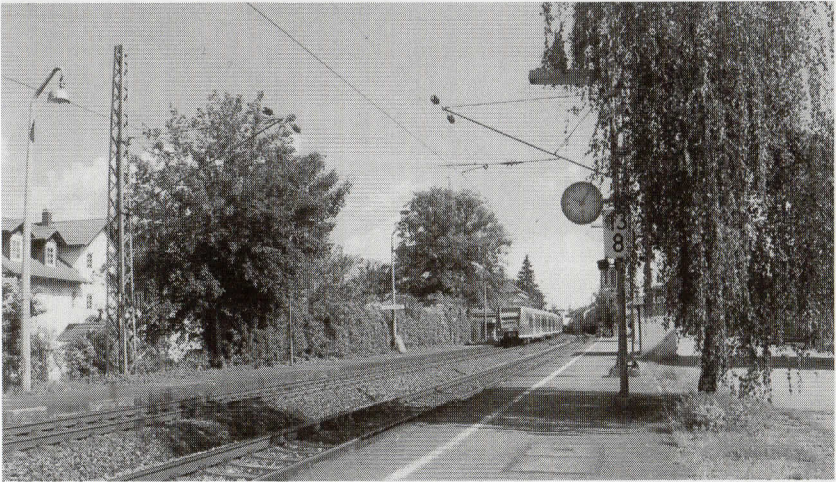




Das Satteldach auf dem Bahnhofsgebäude ließ die Bundesbahn etwa 1978 durch ein Flachdach ersetzen. Kein schöner Anblick. Erst nach dem Ankauf des ehemaligen Bahnhofs durch die Gemeinde (etwa 1990), konnte mit dem neuen Satteldach der unschöne Zustand beseitigt werden. Das Gebäude bleibt in der Nackenheimer Geschichte wertvoll.

Das Typenschild in Höhe der Jantovista

Am 23. Juni 2006, um 10.06 Uhr hielt der letzte Personenzug am alten Haltepunkt am Ortsausgang in Richtung Nierstein. Von den ehemaligen Anlagen ist heute nichts mehr zu sehen. Lediglich das Bahnhofsgebäude blieb erhalten. Heute befindet sich dort ein Restaurant.



Der erste Zug, der am 23. Juni 2006, um 10.15 Uhr am neuen Haltepunkt anhielt, kam ebenfalls von Mainz. Viele Nackenheimer Bürger verfolgten den ersten Halt an der neuen Anlage am Festplatz. Der Bahnhofspunkt war näher in die Ortsmitte gerückt.





Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhalt punktes am Festplatz wurde gleichzeitig am 23. Juni 2006, 10 Uhr auch der Bahnsteig 2 am ehemaligen Bahnhof gesperrt.

Seit 2006 ist der Bahnhofsteigpunkt in Nackenheim weit in die Mitte der Gemeinde gerückt. Für die Benutzer der Züge sind die Laufwege kürzer geworden. Bis 2006 befand sich der Bahnhof am Ende des Ortsausganges in Richtung Nierstein.

Selbst in den Mittagszeiten benutzen heute viele Reisende die Bahn.

Ortsbürgermeister Heinz Hassemer (links) sah sich am Bahnhofsteigpunkt den Ein- und Aussteigeverkehr an.



Bahnhöfe an der Strecke Bodenheim – Alzey



Nach der Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Strecke Bodenheim - Alzey am 31. Mai 1985 und den letzten Zuckerrübentransporte im Jahre 1988, stand der Demontage der Gleise zwischen Bodenheim und Udenheim-Köngernheim nach fast 90jähriger Betriebszeit nichts mehr im Wege. Viele tausend Tonnen Zuckerrüben wurden in dieser Zeit in offenen Waggons in die Zuckerfabriken nach Groß-Gerau und Offstein gebracht. An die Bahnlinie, die vor rund 115 Jahren den Dörfern einen wirtschaftlichen Aufschwung brachte, erinnert heute nur noch der Rad- und Fußweg zwischen Gau-Bischofsheim und Udenheim sowie die teilweise noch erhaltenen Bahnhöfe.

Die Dampflokomotiven verkörperten damals die Kraft der Wirtschaft und waren Garant für eine schnelle Beförderung von Reisenden und auch Güter. In Rheinhessen waren über Jahrzehnte die qualmenden Loks unterwegs.



Bahnhof Selzen-Hahnheim

In den 80iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde im Bahnhof Selzen-Hahnheim die Zuckerrübenverlademaschine oft bestaunt. Eine Technik, die beim Verladen viel Zeit und Arbeit einsparte. Ein kleines Monster, das die schweren Erntewagen der Landwirte hochhievt und direkt in die Waggon kippte.

Das Bild zeigt die Maschine direkt am Nebengleis, wo einst die Verladung stattfand.

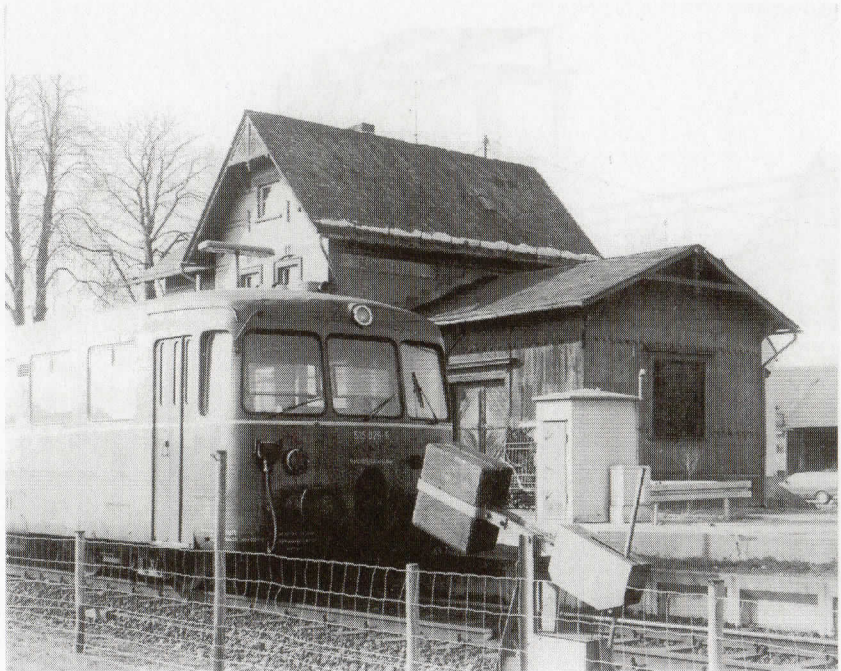
Heute ist dieses Gebiet mit Häusern bebaut.



Einwohnermäßig zählte Mommenheim zu den größeren Orten an der Bahnlinie zwischen Bodenheim und Udenheim-Köngernheim. Der starke Rückgang der Reisenden im »Amichen« begann in den 60iger Jahren mit dem Aufkommen der persönlichen Mobilität.

Nachdem in den 80iger Jahren die Triebwagen oft als Geisterzüge ohne Fahrgäste die Strecke befuhren, kam die Einstellung des Reisezugverkehrs. Seit vielen Jahren verkehren Busse mit vorteilhafteren Anbindungen in den Ortschaften.

Auf dem Bild ist das Bahnhofsgebäude von Mommenheim zu sehen. Davor ein Triebwagen.



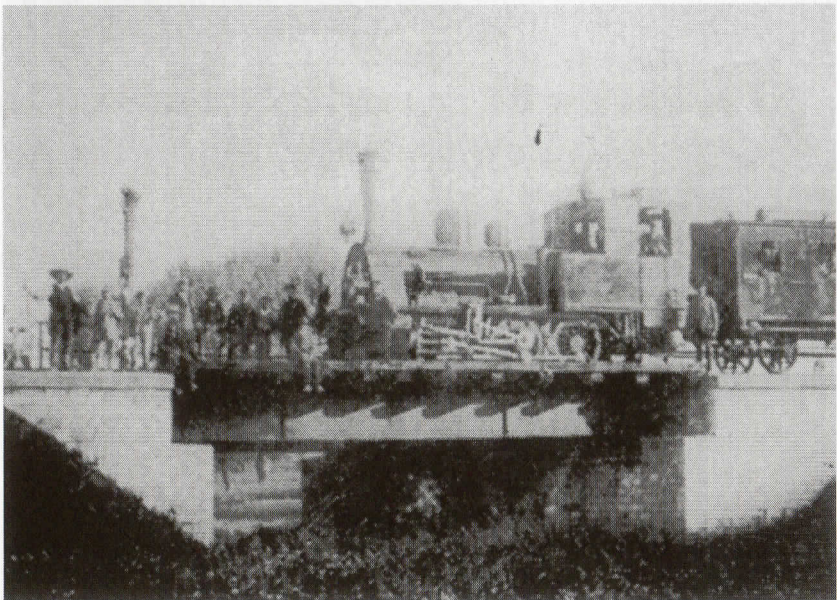
Die Güterhallen direkt an den Bahnhofsgebäuden, waren an den Nebenbahnstrecken fast alle gleich groß, wie hier in Harxheim-Lörzweiler. Eine Aufnahme, die an die Geschichte einer längst vergangenen Eisenbahnstrecke erinnert. Die Beleuchtung der Lampen mit Neonleuchten wurden erst installiert, als die Bahnhöfe nur noch Haltepunkte waren. Personal war danach nicht mehr vorhanden.



Die Selz, die bei Orbis am Donnersberg entspringt und bei Ingelheim in den Rhein mündet, musste beim Bau von Eisenbahnstrecken in Rheinhessen mehrmals mit Brücken überquert werden.

Die Bauten erstellten die Arbeiter noch überwiegend mit Muskelkraft. Die Fertigstellung der Brücke bei Selzen wurde mit vielen Bürgern gefeiert. Zwei Reisezugwagen waren voll besetzt. Hinzu kam die schwere Dampflokomotive. Die erste Belastungsfahrt erfüllte die Voraussetzungen der Ingenieure.

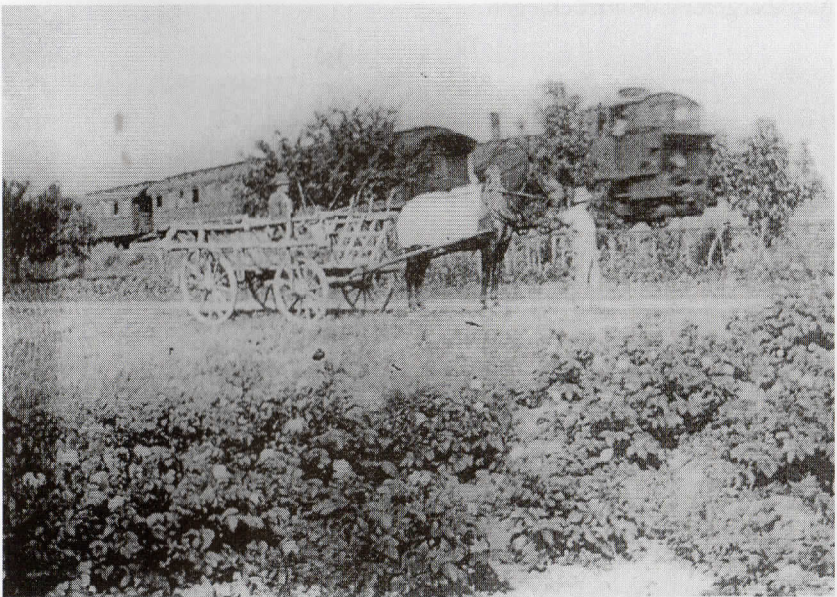
Die mit drei Achsen angetriebenen Dampflokomotive gehört um 1896 zu den zuverlässigsten Lokomotiven. Besonders in den Steigungen des rheinhessischen Hügellandes war sie eine zuverlässige Kraft für den Reise- und Güterzugdienst auf dieser Strecke.



Die Pferde der Landwirte scheuten, wenn das Amiche sich mit Läuten und Pfeifen den unbeschränkten Feldüberwegen näherte. Deshalb hielten die Fuhrleute mit den Pferden einen gewissen Abstand zu den Zügen.

Die Lokomotivführer mussten ständig auf die Eisenbahnkennzeichen »P« - Pfeifen - und »L« - Läuten - achten.

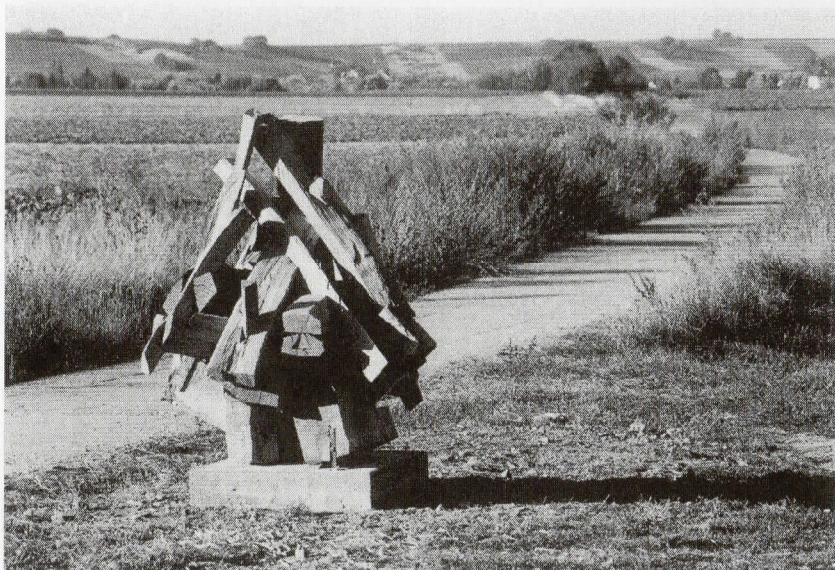
Auf der Strecke Bodenheim - Alzey waren diese Signale der Lokomotiven bereits aus großen Entfernungen zu hören.



Rad- und Wanderwege zum Erholen.

Der Abbau der Gleisanlagen auf der Nebenbahnstrecke Bodenheim - Alzey bot die Gelegenheit, einen Rad- und Wanderweg von Gau-Bischofsheim bis Udenheim auf der ehemaligen Schienentrasse zu errichten. Beim Bau der Bahnlinie achteten die damaligen Eisenbahningenieure im rheinhessischen Hügelland besonderes darauf, wenige Steigungen in die Linienführung einzubringen. Aus topographischen Gründen konnten deshalb einige Ortschaften nicht an die Bahnlinie angeschlossen werden.

Die Dörfer Harxheim und Lörzweiler erhielten einen gemeinsamen Bahnhof. Zu den Zügen mussten die Lörzweiler einen Fußmarsch in die Nachbargemeinde zurücklegen.



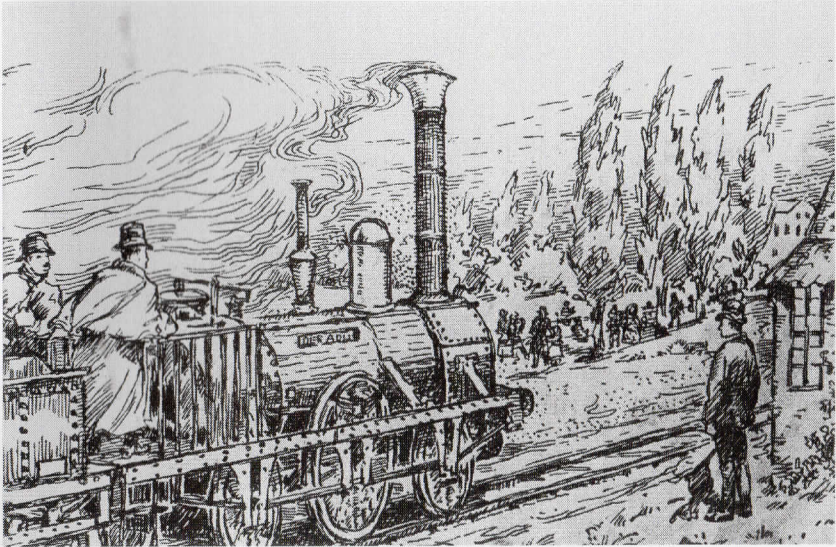
Das Gleiche galt für Selzen-Hahnheim. Die Strecke verlief über Selzen in Richtung Königernheim. Um die Eisenbahn benutzen zu können, mussten die Hahnheimer nach Selzen laufen.

1896 begann zwischen Bodenheim - Udenheim - Gau-Odernheim und Alzey der Streckenbetrieb.

Personen- und Güterzüge verkehrten auf der eingleisigen Strecke. Der Zuckerrübenanbau wuchs enorm an. Erst jetzt konnten von den

Ortschaften die Rüben zu den Zuckerfabriken Offstein und Groß-Gerau in größeren Mengen befördert werden.

Die »Kunstinitiative Rheinhessen« hat am Rad- und Wanderweg zahlreiche Symbole geschaffen, die auf die Strecke als ehemalige Eisenbahnverbindung zwischen Bodenheim und Udenheim hinweisen.



Wenn die Deutsche Bundesbahn im Jahr 2035 den 200. Geburtstag begeht, wird die »Nostalgie Eisenbahn« bleiben.

