



# Kein Traumjob am Bahndamm.

Fotos: H. G. Melters

„Die Hoschemer Land am meiste hann, dat es dä Barras on die Bahn“... Diese Horchheimer Bauernweisheit wurde um die Jahrhundertwende geboren. Sie wird einem heute wieder richtig bewußt, wenn man sich unser geliebtes Horchheim vom Plateau des Rittersturzes, von der Plattform des Fernmeldeturmes auf dem Kühkopf oder aus der Kanzel eines in Winnigen gestarteten Flugzeuges aus betrachtet. Da liegt nun vor oder unter einem das aus der Horchheimer „Nationalhymne“ bekannte „Vis-a-Vis von Stolzenfels“. Als Ortsfremder müßte man meinen, es handele sich eher um einen vielgebrauchten Schnittmusterbogen aus einem Burda-Modeheft als um die vielbesungene Rheinlandschaft; so zerrissen sieht die einst im Dornröschenschlaf schlummernde Randgemeinde von Koblenz aus der Luft aus. Bahnlinien und Bundesstraßen haben Horchheim im wahrsten Sinne des Wortes geteilt und zerschnitten.

## Der Fahrplan gibt den Rhythmus an. Der Dienst von Horchheims Schrankenwärtern – beobachtet von Hans-Gerd Melters

Der Aus- und Neubau von Brücken und Bundesstraßen ist neueren Datums, jedoch mit der Bahn leben die Horchheimer Bürger seit Generationen auf Tuchfühlung. „Und man vermißt etwas im Urlaub“ sagen die an der circa 6 km Bahnlinie wohnenden Anlieger. Dagegen hat man sich an den Dauerlärm der Ständerstraße noch nicht gewöhnt. Aber außer Krach und Landverlust hat das Großunternehmen Bahn auch Positives für Horchheim gebracht; nämlich Arbeitsplätze. Die Bahn ist seit eh und je ein wichtiger Brötchengeber für die Horchheimer Bevölkerung.

### Gesundschumpfung

Zwar arbeiten nur 12 Bundesbahnbeamte auf Horchheimer Grund und Boden, und erwartungsgemäß ist keiner von ihnen Horchheimer, dafür strömt Tag für Tag ein ganzes

Heer Horchheimer Bahnbeamter zu den Dienststellen in Koblenz und Lahnstein. Das Dutzend in Horchheim beschäftigter Beamten verteilt sich auf die drei Bahnwärterhäuschen am Rhein und in der Emser Straße. Das ist eine verhältnismäßig kleine Schar von Bediensteten für die relativ große Anlage in Horchheim, aber die Böschung mit den 3 Brücken, dem Tunnel und die Fußgängerunterführung wirken sich personaldämpfend aus. Früher, so berichtet man, waren mehr als doppelt so viel Beamte in Horchheim tätig. Doch dem Rotstift des Defizitunternehmens fielen schon vor Jahren der Horchheimer Bahnhof und das Stellwerk in der von Eyß-Straße zum Opfer. Gerade an dieser Stelle scheint sich der Gesundschumpfungsprozess der Bahn mustergültig zu vollziehen, denn in einem Um-

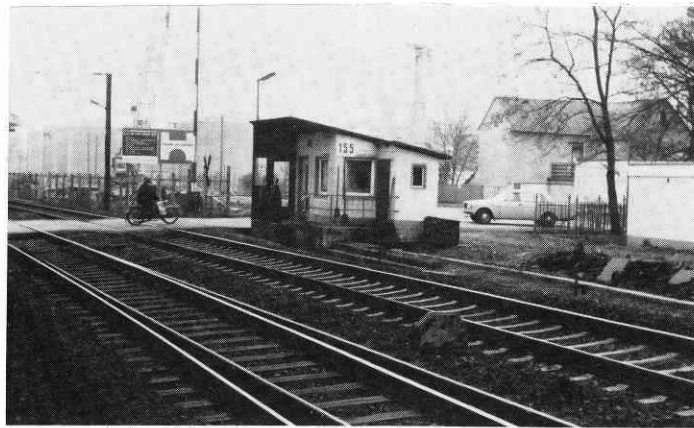
kreis von nur 30 Metern verschwindet in Kürze die dritte und letzte vorhandene Bahnanlage — das Bahnwärterhäuschen.

## Dann sind es nur noch acht

Der Brückenneubau, genau an der Horschheimer Grenze nach Lahnstein, macht diesen Übergang mit seinen 4 Beamten bald überflüssig. Dann arbeiten nur noch 8 Beamte auf Horschheimer Hoheitsgebiet. Mit der Schließung des Häuschens 155 — von-Eyß-Straße — verschwindet natürlich auch ein Gefahrenpunkt. Denn die auf das einfachste ausgestatteten Anlagen in der von-Eyß-Straße und in der Kirchstraße verfügen noch nicht über ein automatisches Sperrmeldegerät, das bei geöffneter Schranke die Strecke blockieren würde. Hier könnte also der Alptraum vieler Autofahrer noch in Erfüllung gehen, mit einem Zug in einen unliebsamen Kontakt zu geraten. Aber die diensttuenden Beamten haben Gott sei Dank noch nie für Schlagzeilen in der Presse gesorgt. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h bei Güterzügen und 100 km/h bei Personenzügen wäre das Ausmaß einer solchen Begegnung nicht auszu-denken. Zwar könnte der Schrankenwärter über den Fahrdienstleiter im letzten Moment das Signal noch schließen lassen, aber nur, wenn er den Fehler noch frühzeitig bemerken würde.

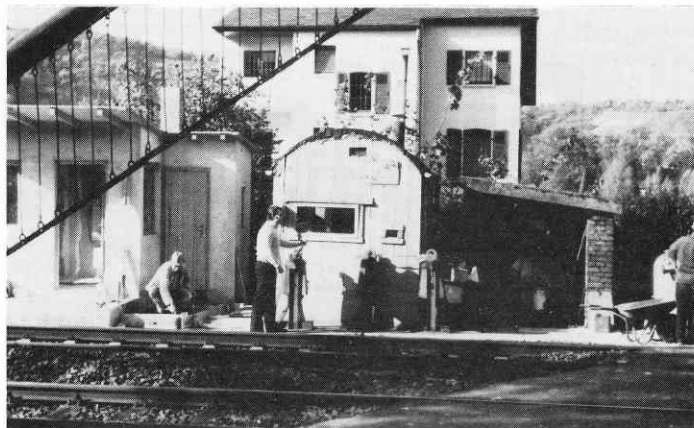
## Fast 160 Züge pro Tag

Im direkten Vergleich zu den beiden anderen Häuschen in Horschheim haben die Beamten in der von-Eyß-Straße die meiste Arbeit. 130 - 150mal an Wochentagen wird die rechte Rheinseite meist von Güterzügen befahren; Personenzüge sind es nur acht am Tag. Fast in der gleichen Anzahl müssen die vier in Wechselschicht diensttuenden Beamten den 7 Meter langen Schrankenbaum heben oder senken. Die jedesmal 12-13 manuellen Kurbeldrehungen sind zwar keine körperliche Anstrengung, aber „man wird ganz schön auf Trab gehalten“ sagen die Beamten. Die dazugehörige Anrufschränke in der Müfflingstraße wird tagsüber auch gut benutzt.



*Bald nur noch Erinnerung: Die Tage des Schrankenwärterhäuschens in der von-Eys-Straße sind gezählt.*

*Häuschen 157: Zwar 160 Züge rund um die Uhr, aber nur wenig „Querverkehr“.*



„Für die meisten Autofahrer machen wir die Schranke sowieso viel zu früh zu; die würden am liebsten noch 5 Meter vor dem Zug drüberfahren“. Dabei heißt es in der Dienstvorschrift, daß bei Meldung per Telefon aus Ehrenbreitstein oder Lahnstein die Schranke „unverzüglich zu schließen“ ist. Man hat dann zwar noch zwei bis drei Minuten Spielraum, aber wer will da schon ein Risiko eingehen? Die zum Bahnhof Lahnstein gehörenden Beamten in den Häuschen 155 — von-Eyß-Straße — und 157 — Kirchstraße — müssen jeden gemeldeten Zug in ein Nummernbuch eintragen. Der Fahrdienstleiter gibt dabei Zugnummer und Uhrzeit durch, die dann durch ein monoton klingendes „155“ bzw. „157“ verstanden“ auf der anderen Seite bestätigt werden. Eine Arbeit, die nicht zum Herzinfarkt oder zur Managerkrankheit führen muß.

## Oh, diese Wochenenden

Da die rechte Rheinseite fast ausschließlich von Güterzügen befahren wird, herrscht an den Wochenenden zwangsläufig weitgehend Ruhe. Der Güterverkehr richtet sich nach dem Arbeitsrhythmus der Industrie. Dann ist es an der Rheinstraße genau so langweilig wie an normalen Tagen an der wenig befahrenen Lahnstraße. Nur 30 Züge in 24 Stunden — das bedeutet ausgeprägte Langeweile. Und mit der werden die Männer an der Schranke schlechter fertig als mit ihrer Arbeit.

## Kein Streß in „157“

Mit dem Problem der Unterbeschäftigung kämpfen auch an Werktagen die Bahnwärter des Häuschens 157 in der Kurve Kirchstraße - Heddesdorffstraße. Für Autoverkehr sorgen hier nur 2 Anlieger, ansonsten benutzen nur einige Spaziergänger zum Rhein diese Bahnanlage. Die Mitglieder der „Rheinlandkommission oder Rentner-Band“, die auf die Minute genau Tag

für Tag den Übergang benutzen, wechseln öfter mal ein nettes Wort mit den Bahnbeamten, aber sonst hat man recht wenig Kontakt mit der Bevölkerung. In lauen Sommernächten wird auch des öfteren der zum Häuschen 157 gehörende Übergang Reiffenbergstraße zur Allee benutzt; der Übergang Erbenstraße bleibt wegen des Turnhallenneubaus für immer geschlossen. Dafür kommt dann bei der Schließung der von-Eyß-Straße die Schranke Müfflingstraße in den Wirkungsbereich des letzten Horschheimer Rheinhäuschens.

## Ein Job für Lebenskünstler

Der Name Häuschen war bis kurz vor Weihnachten 1979 ein Witz; denn hier stand seit Kriegsende ein abgeschnittener Eisenbahnwagen als Dienstraum für die A-4-Beamten. Diese menschenunwürdige Behausung, die man im Sommer mit einem Wasserschlauch besprühen mußte, um einigermaßen erträgliche Raumtemperaturen zu erhalten, wurde durch einen 2 x 2,50m großen Bimsstein-Zweckbau ersetzt. In dem kargen, gelb getünchten Raum stehen ein Schrank mit vier abschließbaren Fächern, ein Schreibtisch mit Drehstuhl, eine Tischlampe, eine Uhr und ein Diensttelefon. Ein weiß geplättetes Handwaschbecken, ein 10 Liter pro Tag fressender Ölofen und einige für den Bedarfsfall bestimmte Warninstrumente zählen zum weiteren Inventar. Eine noch nie benutzte Tränengas-Sprühdose steht zwar wegen der einsamen Lage griffbereit, aber wer wollte sich hier schon an was bereichern? Kein Radio und kein Fernsehen sind in der tristen Dienstbehausung erlaubt, auch Zeitungslesen oder Kreuzworträtsellösen ist nach Dienstvorschrift verboten. Da muß man schon ein wahrer Lebenskünstler sein und ohne viel zu denken seinen Dienst gehorsam absitzen. Alle 10 bis 14 Tage kommt auch noch ein Kontrolleur zur Beobachtung der Dienstdisziplin und „Wehe dir, du wirst erwischt.“ Die müssen ja auch ihre Erfolge nachweisen, also hält man sich stur an seine Dienstpflichten“, sagen die betref-

## Lass Horchheim Dir befohlen sein.

Fortsetzung  
von Seite 53

der Weitenbornstraße Nr. 11. Einen weiteren Hinweis darauf, daß es sich um dieses Heiligenhäuschen handeln muß, erhalten wir in einem weiteren Beitrag in der Kirmeszeitung des Jahres 1971 aus der Feder des Koblenzer Stadtarchivars Dr. Hans Bellinghausen. Hierin beschreibt er die Stelle, an der Draganic starb, „als nicht weit von der Hungergasse“. Dies geschah im Jahre 1636 bei

Horchheim, gegen Ende des Monats Oktober. An das Geschehen in der Hungergasse erinnert aber auch der Bildstock in der Koblenzer Straße in Niederlahnstein auf der Grenze zu dem Betriebsgelände der Firma C. S. Schmidt.

### Zeichen alter Frömmigkeit

Sollte also die Entstehung des auf unserem Foto gezeigten Heiligenhäuschens nicht im Zusammenhang mit der Geschichte um den Kroaten stehen, so gehen doch seine Anfänge wohl in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges zurück, „hatten doch die Menschen in diesen Jahrzehnten in ihrer großen Not oft genug Anlaß, Gott und seine Heiligen um Hilfe zu bitten. Aus Dank und zur Erinnerung entstanden viele Kreuze, Bildstöcke und die für unsere Gegend typischen Heiligenhäuschen. So ist es nicht zu verwundern, daß die alten Horchheimer von dem Heiligenhäuschen am Wege nach Pfaffendorf, umgeben von Weinbergen, schon immer zu erzählen wußten. Sie hatten es, wie auch die anderen in der Horchheimer Gemarkung, in ihrer

tiefen Frömmigkeit über Jahrhunderte erhalten. Die von der Familie Kipp/Mock zur Verfügung gestellte Aufnahme aus den dreißiger Jahren soll uns Erinnerung aber auch Mahnung sein, die uns geliebten Zeugnisse früherer Zeiten ebenso zu bewahren.

Robert Stoll



Am Bahnübergang Emser Straße sorgt modernste Technik für Sicherheit.

fenen Beamten. Dienst ist halt Dienst und Schnaps ist halt Schnaps. So entgeht man einer Strafversetzung auf die „Rott“ oder einer Beförderungssperre – wahrhaftig kein Traumjob, hier Schrankenwärter zu sein.

### Trostlose Feiertage

Der ganze Lebensrhythmus eines Bahnwärters wird durch den Fahrplan bestimmt. „Man hat es schon im Gespür, wenn ein Zug gemeldet wird, oder wenn ein Zug Verspätung hat, man geht sogar nach Fahrplan aufs Klo.“ Im Notfall muß man sich sogar beim Fahrdienstleiter dazu abmelden. Den schwierigsten Dienst sitzt man allerdings in dieser kargen Behausung an den Feiertagen wie Weihnachten oder Neujahr ab. Aber diese trostlose Zeit kann man sich ja nach Dienstplan vorher errechnen, also darauf einstel-

len. Außerdem kommt das nur alle vier Jahre vor, denn an diesen Tagen muß jeder mal abwechselnd Dienst machen. Von den Anwohnern wird man zur Aufmunterung zwar mit einer Schachtel Zigaretten oder mit einem Gläschen Sekt bedacht, doch man ist froh, wenn man an diesen Tagen das Freilos gezogen hat. Eine Streßsituation besteht auch nicht für die Spätschicht in 157. Ab etwa 22 Uhr bleiben die Schranken geschlossen, und man ist dann nur noch für den Bedarfsfall dienstbereit.

### Modernste Technik – Sicherheit über alles

Anders dagegen verläuft der Dienst an der dritten Schrankenanlage in der Emser Straße an der Horchheimer Brücke. Der vom Straßenverkehr sehr stark frequentierte Bahnübergang ist mit den modernsten Sicherheitsanlagen ausgestat-

tet, über die die Bahn verfügt. Ein Sperrmeldegerät verhindert, daß ein Zug bei geöffneter Schranke den Übergang passiert. Ein rotes Signal würde den Zug entweder auf der Brücke oder im Schacht an der Mendelssohnstraße stoppen. Ebenso ist es für den Schrankenwärter nicht möglich, bei bereits geschlossener Anlage die Schranke irrtümlich zu öffnen. Die Schranke wird erst dann wieder freigegeben, wenn der Zug durch ist und einen Kontakt auf der Strecke ausgelöst hat. Das zum Bahnhof Koblenz gehörende Haus besitzt auch einen automatischen Zugnummernschreiber – eine Art von Fernschreiber, die Zeit und Zugnummer niederschreibt, die dann nur noch beim Passieren des Zuges durchgestrichen werden. Ein Tastendruck genügt hier, um die ca. 2x5 m langen Barrieren elektrisch zu öffnen und zu schließen. Im Abstand von nur 50 m versorgt dieses Häuschen gleich zwei solcher Anlagen „durch den Schacht“ die Strecke Koblenz - Wiesbaden und durch das „Loch“ (Tunnel) die Strecke Koblenz - Köln. Aufgabe der in ca. 3 m Höhe thronenden Bahn-Assistenten ist es, dafür zu sorgen, daß vor dem von etwa 10 Autos in der Minute benutzten Bahnübergang keine größeren Staus

## Kein Traum- am job Bahn- damm.

entstehen. Andererseits müssen sie dafür sorgen, daß ein 400 bis 600 m langes Schienengefährt nicht unnötig wegen einer zu spät geschlossenen Schranke abbremsen oder gar halten muß. So etwas würde sich unweigerlich auf den Fahrplan der ganzen Strecke auswirken und ebenso sicher auch dienstliche Folgen haben. Mit dem Häuschen am Rhein und dem Häuschen an der Brücke wird Horchheim in Zukunft in friedlicher Koexistenz leben müssen – ungefähr 250 mal am Tag Schranke zu, Schranke auf, teils auf modernste, teils auf nostalgische Weise.

