

Anhalten und aussteigen muß der Zugführer zweimal auf jeder Fahrt. Über Telefon erfährt er, ob die Strecke frei ist – wie vor hundert Jahren

Punkt 5.45 Uhr ab Dannenberg. Die kleine Schalterhalle ist hell erleuchtet. Wir sind acht und warten auf den Zug nach Lüneburg. Er steht noch auf dem Abstellgleis. Nicht viel los heute. Aber es ist ja nie viel los. Ja, wenn die Züge nach Bremen noch fahren würden, nach Rostock oder Berlin, mit Umsteigen in Wittenberge. Wenn es die Nebenstrecken nach Lüchow und Salzwedel noch gäbe, nach Uelzen und Soltau. War einmal und ist nicht mehr. Rostock, Salzwedel und Wittenberge liegen in einer fernen Welt, und auch die anderen Linien sind längst eingestellt.

Es blieb ein Rest zwischen Lüneburg und Dannenberg, 53 Kilometer lang. Eine Bahn fürs Zonenrandgebiet, und so sieht die Bahn auch aus.

5.45 Uhr. Niemand ist munter um diese Zeit. Müde Gesichter, vertraute Gesichter. Pendler aus umliegenden Dör-

„Langsam wurde es hier immer ruhiger“

Nur noch selten fährt der Zug von Dannenberg nach Lüneburg. Tote Bahnhöfe, rostende Gleise. Eine Reise durch die Geschichte – und durch Geschichten



Silvester 1874 fuhr der erste Zug. Er war nur sechs Minuten langsamer als die Bahn heute

Stem Nr. 47/87

Wer ein Auto hat, ist für die Eisenbahn verloren

fern, die ihr Rad am Bahnhof abstellen und im Zug gleich einschlafen. Schüler, die noch kein Auto haben. Alte, die noch nie eins hatten. Soldaten mit Freifahrtschein. Schlechtwetterfahrer und Besucher aus der DDR, die hier im Landkreis noch immer »Zone« heißt. Wer ein Auto hat, ist für die Bahn verloren.

»In zwölf Jahren«, sagt ein dicker Mann im Lodenmantel, »bin ich nur zweimal mit der Bahn gefahren.« Sein Sohn, acht Jahre, blickt staunend auf Rehe und hoppelnde Hasen. Es ist seine erste Fahrt.

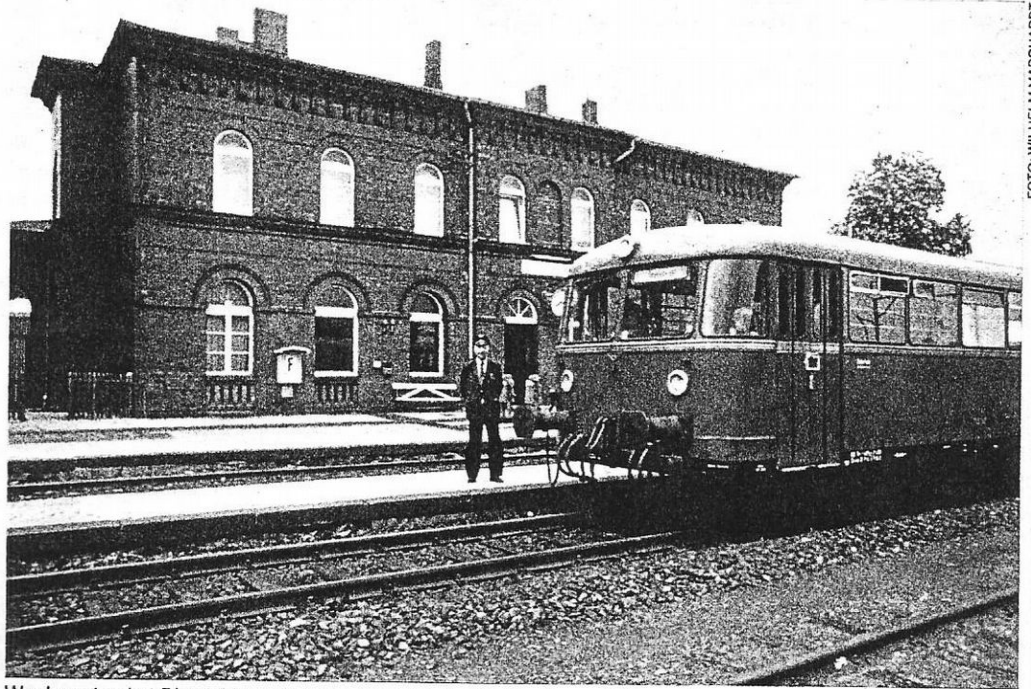
Als ich an meinem Sitz die Heizung drosseln will, fällt mir das Drehrad entgegen. Der Zugführer steckt es in die Tasche: »Ja, fällt denn hier jetzt alles auseinander?« Kein Wunder, die Waggons sind zum Teil über dreißig Jahre alt.

Herr M. aus Breese redet heute mal wieder ein bisschen viel. Er wohnt hinterm Bahnhof Dannenberg neben einem Denkmal des modernen Industriealters: dem Kran, mit dem radioaktive Brennelemente aus deutschen Kernkraftwerken von der Schiene auf Schwertransporter umgeladen und über die Straße zwanzig Kilometer weiter ins Lager Gorleben befördert werden sollen.

Die Transportbehälter vom Typ »Castor«, bis zu 156 Tonnen schwer, lassen seit fast vier Jahren auf sich warten. Kernkraftgegner prozessieren gegen die Einlagerung, und weil die Bürgerinitiative im Landkreis die Krananlage schon einmal in setzt hat, wird sie jetzt rund um die Uhr bewacht. Nachts strahlt sie im gespenstischen Licht gelber Neonröhren.

»Haben Sie keine Angst, daß beim Umladen mal was passiert?« frage ich Herrn M. »Dann gehen wir eben alle vor die Hunde«, sagt er. Ihn, den »Christen der Tat« nach eigenem Bekunden und Träger der niedrigen SS-Mitgliedsnummer 18 173, worauf er sehr stolz ist, plagen andere Sorgen: die Überfremdung Deutschlands. »Bald«, prophezeit er quer durchs Abteil, »sind wir hier die Asylanten.« Ein paar Fahrgäste verdrehen die Augen.

»Wir Bahner können natürlich sagen, wir fahren diese



Wenig zu tun hat Dieter Marquardt auf dem Bahnhof Dahlenburg. Meistens ist er allein

Atom-Transporte nicht«, hat mir ein Lokführer erzählt. »Aber als Beamte sind wir ja so erzogen, daß wir unsere Pflicht tun.«

Einmal bin ich auf der Lok mitgefahren. Es war noch dunkel, und ich konnte nicht viel mehr erkennen als die paar Meter Gleis vor mir. Es war, als führe der Zug aufs Geratewohl in die Nacht hinein.

Hinter Hitzacker brachte der Diesel mit seinen 400 PS den Zug wieder auf Touren, aber schneller als sechzig darf er auf dieser Strecke nicht mehr fahren. Vereinfachter Nebenbahnbetrieb heißt das. Zweimal muß der Zugführer auf jeder Fahrt aussteigen und mit Lüneburg telefonieren, um sich die Strecke freigeben zu lassen. »Wie vor hundert Jahren«, sagt der Fahrdienstleiter Peter Schmieden. Früher waren die wichtigsten Übergänge mit Schranken gesichert, aber mit dem Niedergang der Strecke begann der Abbau der technischen Anlagen, es verschwanden die Stellwerke und Streckenposten und mit ihnen die Menschen.

Irgendwo da vorn schwenkt jemand ein Licht. »Der steigt jeden Morgen in Harlingen zu«, sagt Bruno Scheidler, der Lokführer. »Das ist eine Bedarfshaltestelle, und er hat Angst, daß man ihn nicht sieht.« Der schmal aufgeschütete Bahnsteig ist kaum zu er-

kennen, kein Gebäude weit und breit, nur Wald. Im Winter Spuren von Wild im Schnee.

Es geht weiter nach Leitstade. Die Lok rumpelt. »Na ja, die Jüngste ist sie auch nicht mehr«, sagt Bruno Scheidler.

Herr Scheidler hat mit seiner Lok im Juni 1985 den Wagen des SPD-Abgeordneten Heiner Kreuzer überfahren, an einem unbeschränkten Bahnübergang bei Pisselberg. »Ich hab' ihn einfach nicht gesehen«, sagt er, und erst jetzt fällt mir auf, wie eng das Sichtfeld ist durch die schmalen Fenster, wie groß der tote Winkel durch die lange Motorhaube und die Höhe des Führerstandes.

Bruno Scheidler hat »nur ein Hoppeln gespürt«, die Leute aus Pisselberg winkten, er sah aus dem Fenster, »und da hing der Wagen«. Aus dem Blechknäuel kroch winselnd und ohne Wunden ein Hund, Heiner Kreuzer war tödlich verletzt. Daran hat Bruno Scheidler lange geknabbert. »Is ja am End ein Mensch.«

Auf dem Bahnhof Görde, wo bis 1913 einmal jährlich der kaiserliche Hofzug hielt, weil Wilhelm II. von hier aus zur Jagd in den nahen Staatsforst fuhr, residiert heute ein Kinder- und Jugendzentrum. Welch ein Kontrast: auf alten

Postkarten der Hohenzoller im pelzgefütterten Umhang, daneben die Förster, der Hofstaat; heute werden im Bahnhof, den die Bundesbahn verkauft hat, junge Leute aus sozialen Randgruppen betreut, und im Sommer sitzen sie manchmal in einer großen Tafelrunde auf dem Bahnsteig.

Vom Kaiser künden nur noch ein paar Schlaufen an der Bahnhofstreppe, die einst den roten Teppich hielten, ein Bauplan mit Angabe der kaiserlichen Toiletten und ein paar alte Urkunden in benachbarten Gemeinden: »Das Königliche Hofmarschalls-Amt zu Berlin wünscht dringend, das zur unerträglichen Belästigung ausartende persönliche Andrängen armer Leute zur Almosenspende bei der Allerhöchsten Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers und Königs für die Zukunft ganz abgestellt zu sehen.«

Der Bahnhof Dahlenburg träumt vor sich hin. Eine Straße mit Kopfsteinpflaster führt zu dem großen Klinkergebäude inmitten alter Eichen. Menschenleere auf dem Bahnhofsvorplatz, nicht mal ein Auto – ein Bild aus den dreißiger Jahren.

Drinne hallt der Schritt. Die Bahnhofswirtschaft ist geschlossen. Ist da jemand?

Dieter Marquardt macht hier Dienst, abwechselnd mit einem

einen Höhepunkt hat die Strecke

ollegen. Er kurbelt die Schranken runter, wenn ein Zug angekündigt wird, und später kurbelt er sie wieder hoch. Um 16.22 Uhr hält der Zug aus Dannenberg. Niemand steigt aus, niemand steigt ein. Ich zähle einen einzelnen Fahrgast, Lok- und Zugführer sind in der Überzahl.

Vom Bahnhof ins Städtchen Dahlenburg sind es dreieinhalb Kilometer, weil sich ein mächtiger Rollfuhrunternehmer die Konkurrenz beim Streckenbau 1874 erfolgreich vom Leibe hielt. Die Dahlenburger fahren mit dem Auto oder dem Bus, der mitten im Ort hält, ins nahe Lüneburg. Die Bahn wirbt mit: »Bei uns landen Sie immer in der Stadtmitte.« Aber der Dahlenburger Bahnhof steht immer noch da, wo er vor über hundert Jahren gebaut wurde, und wartet auf Kunden.

Es ist gespenstisch, stundenlang bei Herrn Marquardt zu sitzen, ohne daß jemand eine Fahrkarte löst, leere Bahnsteige zu sehen und leere Züge. Was soll das noch?

»Es muß langweilig sein«, sage ich in die Stille. »Ach«, sagt Herr Marquardt, »das kam ja nicht von gestern auf heute. Es ist hier ganz langsam immer ruhiger geworden.«

Als die Strecke am 31. Dezember 1874 eröffnet wurde, brauchte die Dampflok von Dannenberg-Ost nach Lüneburg 79 Minuten. Heute ist die Bundesbahn je nach Zug zwei bis sechs Minuten schneller. Dazwischen liegen über hundert Jahre technischen Fortschritts.

Die Strecke hat in ihrer langen Geschichte nur einen einzigen Höhepunkt erlebt, und das war der Krieg – nie sind auf der Strecke mehr Züge gefahren als damals. Es begann, noch vor dem großen Schlachten, mit den Sonderzügen zum Reichsparteitag, an die sich noch mancher im Landkreis mit leuchtenden Augen erinnert: »Musik auf den Bahnsteigen, und Jubel überall.«

Jubel auch für die Sonderzüge von Hitler und Mussolini, etwas weniger Jubel dann bei den ersten Truppentransporten in den Osten, den Güterzügen mit Panzern und Geschützen, den Kesselwagen mit Treibstoff aus den unterirdischen Depots bei Hitzacker. Es rollten die Räder für Fronturlaub- und Verwundetenzüge, für die V-Waf-

fen-Transporte aus der Fabrik im Landkreis, für die Bombenopfer aus Bremen und Hamburg, oft noch im Schlafanzug, für die Flüchtlinge vor der näherrückenden Front in Ostpreußen und Pommern, die KZ-Transporte in offenen Güterwaggons, wo »die Toten geschichtet lagen wie Grubenholz«, so der pensionierte Fahrdienstleiter Albert Stier.

Für Deportationen von über 400 Personen bekam die Sicherheitspolizei 50 Prozent Fahrpreismäßigung von der Bahn, und im Amtlichen Bahnhofsverzeichnis von 1944 steht vor Dannenberg-Ost, alphabetisch richtig, die polnische Station Dankowskie, Strecke Dzedzitz-Auschwitz.

Die Bahn hat sie alle befördert, die Lebenden und die Toten. Die Räder rollten, bis der Krieg in die Heimat kam und sie zur Heimatfront machte.

Der Bauer Werner Saucke, damals 17, hat die Flugzeuge anrasen sehen, silbrig glitzern, doppelrumpfig, mit jaulenden Motoren. Dann den Güterzug aus der Senke bei Wendisch Evern, mit Volldampf die Lok: das Ziel. Dann die Garben, die Einschläge – Lokführer und Heizer laufen in den Wald, in den Tod. Die Kugeln erwischen sie hier. Noch heute pflügen die Bauern manchmal Patronenhülsen aus der Erde.

Am Bahnhof Vastorf stieben die Garben in die Teerfässer auf den Waggons, dann in die Federbetten des Kaufmanns Dornblüth, in die Lebensmittelmarken. Draußen spielen seine Kinder. Auf dem Bahnhof Dannenberg schiebt Meta Kühne, Wirtin der Bahnhofschenke, ihre Tochter Annegret, vier Wochen, in den toten Winkel unter dem Fenster, während draußen die Lok nach Lüneburg durchlöchert wird. Auf der Elbbrücke von Dömitz rennen die Flüchtlinge aus Ostpreußen, Pommern und Mecklenburg wie Hasen. Tiefflieger überall. Am 20. April 1945, Führers Geburtstag, fliegt die Brücke von Dömitz in die Luft, am 23. April kommen die Amerikaner, und der Bahnwärter Wördemann sagt: »Alles für umsonst.«

Die Fernverbindung Bremen über Buchholz und Wittenber-

erlebt, das war der Krieg

ge nach Berlin ist aus dem Kursbuch verschwunden. Früher zählten alle Bahnkilometer von Berlin aus. Auf dem Bahnhof Dannenberg-Ost steht noch der Stein: 175,7. Doch so rechnet sich das nicht mehr. Heute geht der Umweg über Lauenburg und Büchen, das sind 149 Kilometer mehr und sechs Stunden Fahrzeit statt früher drei.

Siegfried Busse, Jahrgang 1926, hat sein ganzes Leben bei der Bahn gearbeitet, die meiste Zeit in Dannenberg-Ost. Als er aus dem Krieg kam, gab es zwar die Strecke nach Berlin nicht mehr, aber noch die Züge nach Uelzen und Lüchow. Es florierte die Gastwirtschaft im Bahnhof, wo die Viehhändler feierten bei Skat, Bier und Brötchen mit Hack.

Heute sind die Nebestrecken eingestellt, die Viehhändler verschwunden, weil Lkws zu jedem Bauernhof fahren, und die Gastwirtschaft hat im September 1986 geschlossen. »Pizzeria al treno« steht noch über der Tür des ehemaligen Warte-saals, aber hier wartet niemand mehr. Draußen steht das Auto oder der Anschlußbus mit laufendem Motor.

18 Leute arbeiten noch auf dem Bahnhof, und es werden immer weniger. In diesem Jahr war auch Herr Busse dran, er arbeitet jetzt in Lüneburg und

fährt täglich mit dem Zug hin und her. Früher waren in Dannenberg-Ost mehr als hundert Leute beschäftigt, heute liegt die Station wie im Dornröschenschlaf. Nächstes Jahr kann Herr Busse in Pension. Er mag wohl auch nicht mehr. »Die sind doch froh«, sagt er, »über jeden, der geht.«

22 Mark kostet eine Fahrkarte zweiter Klasse von Dannenberg-Ost nach Lüneburg und zurück. Das Benzin fürs Auto kostet halb soviel, und im Landkreis Lüchow-Dannenberg, wo fast jeder sechste ohne Arbeit ist, drehen sie den Pfennig zweimal um. Die Bahn fährt selten, teuer und mit alten Waggons – und eine halbe Stunde länger als das Auto, das ist keine Konkurrenz. Die Strecke wird von Bonn mit 815 000 Mark im Jahr subventioniert.

Im Sommerfahrplan wurde der Zug am Samstagnachmittag gestrichen, und irgendwann ist wohl der Frühzug von Dannenberg dran. »Herrje«, sagt Frau Schmalz, die samstags immer von Lüneburg nach Dahlenburg fährt, »was mache ich denn dann?« Sie hat kein Auto, die Bushaltestelle ist weit.

Die Bahn betreibt die Strecke mit 260 Reisenden täglich unterhalb der Rentabilität. »Solche Linien sind zum Tode verurteilt«, sagt Fahrdienstlei-

FOTO: PRESSEFOTO MAKOVEC



Sommer 1946: Die Züge waren so voll, daß viele nur noch auf dem Dach Platz fanden. Kriegsheimkehrer und Hamsterer aus der Stadt brauchten die Bahn. Das Auto war noch keine Konkurrenz

Wartesäle, in denen niemand wartet



FOTO: WALTER LANDMANN

4,60 Mark kostete die Fahrt vom Bahnhof Leitstade bis nach Lüneburg – als es noch eine 3. Klasse gab



ter Schmieden in Lüneburg. »Davon können wir nicht leben. Ein Privatunternehmer hätte doch schon längst die Finger gehoben.«

Das ist richtig. Betriebswirtschaftlich gesehen ist die Strecke überflüssig, und Frau Schmalz muß sehen, wo sie bleibt. Betriebswirtschaftlich gesehen ist, bei 3,3 Milliarden Verlust im Jahr, eigentlich die gesamte Bundesbahn überflüssig.

Im neuen Intercity-Express sollen die Reisenden ab 1991 verstellbare Sessel mit Kopfhörer haben und Anschlüsse für Radio oder Bordprogramme. Das Gepäck liegt in einer verschließbaren Ablage. Die Fenster sind aus getöntem Dreischiebenglas, die Jalousien elektrisch verstellbar. Ein Infosystem gibt Auskunft über Anschlüsse, der Schaffner kommt auf Knopfdruck.

250 Stundenkilometer wird der Zug schnell sein, und 16 Milliarden Mark werden dafür investiert. Wenn der Zug aus Dannenberg-Ost in Lüneburg hält, kann der Reisende aus dem Zonenrandgebiet den neuen Intercity sehen. Einsteigen kann er nicht, denn der Zug fährt von Hamburg nach Hannover durch. Er bläst dem Onkel aus Dannenberg nur den Fahrtwind ins Gesicht.

Ernst Meyer, Jahrgang 1914, pensionierter Schaffner, erzählt von gestern: »Rein in die Filzstiefel, den Pelzmantel über, die Karbidlampe ans Brustleder, die Schaffnerkiste auf den Rücken. Da waren die Fahrkarten drin, die Lochzan-

ge, der Tagesproviant. Die Tasche kam ins Bremserhäuschen, dann wurden die Lampen aufgesteckt, das Abteil des Zugführers geheizt, Meldung gemacht. Wir waren fünf: Lokführer, Heizer, Packmeister, Zugführer, Schaffner.

»1937, als ich anfang, hatten wir noch Gasbeleuchtung. Mit dem Kantschlüssel wurde in jedem Abteil das Gas aufgedreht. Wir fuhren mit Wagen der ersten, zweiten, dritten und vierten Klasse. In der vierten war eine Bank längs, ohne Lehne.

»Die dritte Klasse hatte auch Holzbänke, aber mit Lehne, ebenso die zweite. Nur die erste Klasse war gepolstert, aber die konnten sich nur wenige Leute leisten. Sie kostete das Dreifache der vierten Klasse. In der ersten fuhren die Viehjuden, also die Viehhändler, der Landadel aus Dannenberg, die Herren Barone von und zu, die reichen Bauern und die Ärzte.

»Die Züge waren proppen-voll. Wer hatte damals schon ein Auto? Ich habe 30 Mark die Woche verdient. Später, 1947, gab's 193 Mark im Monat, verheiratet, ein Kind. Zum Schluß, als Obersekretär A7, 2485 Mark. Das war schon ein kleiner Unterschied, aber man darf nicht an die Preise denken.

»Ich bin schon 16 Jahre in Pension, aber die Bahnhöfe kann ich noch immer auswendig. Lüneburg, Wendisch Evern, Vastorf, Bavendorf,

Dahlenburg, Göhrde, Leitstade, Hitzacker, Dannenberg-Ost. Dann über die Elbe: Dömitz, Polz, Lenzen, Lanz, Cumlosen, Wittenberge – umsteigen nach Berlin. Fragen Sie mal einen jungen Schaffner, was hinter Dannenberg kommt, was hinter Dömitz kommt. Das weiß keiner. Kommt ja keiner mehr hin.

»Nach dem Krieg hatten wir die Hamsterzüge aus Hamburg, die Kartoffelhamsterer. Die fuhren auch auf dem Trittbrett. Was wollen Sie da machen? Die Menschen runterschmeißen? Die haben gehungert. Und die Bauern damals, ach, da wollen wir nicht drüber reden. Da haben sich Leute aus der Stadt für fünf Pfund Kartoffeln das letzte Hemd ausgezogen.

»Ja, und heute. Wenn es nach den Herren da oben geht, dann machen sie die kleinen Strecken alle dicht.

»Wenn wir früher von Dannenberg kamen, mit einem vollen Zug, da haben wir gestrahlt. Das hat noch Spaß gemacht. Wenn ich an heute denke, da kommen mir die Tränen.«

Auf dem Lüneburger Westbahnhof verkümmeln sich die Reisenden. Der Bahnhof, ganz in Weiß, wird nicht mehr benutzt. Jedenfalls nicht von der Bahn. Unten ist eine Spielothek. Was soll die Bahn auch noch mit dem Gebäude?

Hier hat der Gauleiter Tel-schow am 31. Januar 1945 das Volkssturm-Bataillon Lühmann in den totalen Kriegseinsatz verabschiedet: »Die Heimat ist in Gefahr, wir müssen bereit sein, auf die Barrikaden zu springen, um Frauen und Kinder und unser ganzes Glück zu verteidigen.« Müde alte Männer fuhren mit dem Zug nach Dannenberg und weiter über die Elbe. Hundert von 640 Mann kamen im März 1945 wieder nach Hause.

Mir fällt der Alte aus dem Zug ein, und das Kind. Der Alte hatte nur noch einen Arm. »Ich möchte auch noch mal jung sein«, sagte er plötzlich. »Würde gern alles noch mal erleben. Auch den Krieg.«

Da sagte der Junge: »Dann ist der andere Arm auch ab.« Und der Alte lachte wie ein Kind.

WOLF THIEME

WO TRIFFT SICH
NETZ DER SKI-
SET-SET?

HR ÜBER WINTERSPORT-
ENTEUER ERFAHREN SIE
HRIFTLICH ODER TELE-
NISCH VON UNS DIREKT.

auders
SCHENPASS
ENVERKEHRSVERBAND
0 43/54 73/220
B NAUDERS

1.400–2.700 m