



Ein freundlicher Gruß geht mit auf den Weg, den der Zugführer erwidert - Bahnertradition.

FOTO: SEBASTIAN HAERTER



# Zehn Quadratmeter zwischen den Zeiten



**ALTMODISCH** In Demmin dreht Andrea Schubert noch wie anno dazumal an der Kurbel. Sie ist Schrankenwärterin an einem 130 Jahre alten Schienenstrang.

VON SEBASTIAN HAERTER

**DEMMIN.** Inseln bergen Geheimnisse. Abgeschnitten von der Welt, bleibt manches erhalten, was anderswo längst verschwunden ist. Mitten in Demmin liegt so eine Insel. Sie ist nicht von den Flüssen Peene, Trebel und Tollense eingeschlossen, die sich in der Hansestadt treffen, sondern von drei Verkehrsströmen: dem Pensiner Weg, der Jarmener Straße und der „Preußischen Nordbahn“, einem 130 Jahre alten Schienenstrang zwischen Berlin und Stralsund. Das Dreieck zwischen diesen Verkehrsadern – Posten 120 der Deutschen Bahn AG – scheint von Zeit und Moderne vergessen worden zu sein.

Es ist Zeit für den Schichtwechsel. Schrankenwärterin Andrea Schubert entert routiniert die Insel, um ihre Kollegin abzulösen. Besondere Vorkommnisse: Keine. Seit acht Jahren arbeitet die Schwasdorferin hier und ist so etwas wie die Lotsin zwischen den Strömen. Etwa im Stundentakt lässt sie täglich im Wechsel die Räder auf dem Asphalt still stehen und jene auf den Schienen rollen. Ein winziges apricotfarbenes Haus mit Ziegeldach ist ihre Schaltzentrale. Nicht viel mehr als ein Zimmer, kaum zehn Quadratmeter groß.

Über der Tür wacht ein Außenwecker von den sächsischen Heibl-Werken. Darauf zu lesen: „DR“ – Deutsche Reichsbahn. Nicht das Einzige, was hier „überlebt“ hat. Im Innern geht die Zeitreise weiter. Ein altes Signalthorn und eine Signalfolge – beide müssen laut Vorschrift einmal pro Woche auf Funktionsfähigkeit überprüft werden –, eine Schaltanlage aus dem VEB Gerätebau Brieselang und eine

eiserne Bürolampe, die ebenso grau ist wie das RFT-Telefon, auf dem „Fdl.“ prangt – Fahrdienstleiter. Nur das neue Waschbecken samt Boiler und die elektrische Wanduhr passen nicht so recht ins pittoreske Ensemble und mühen sich, in diesem funktionierenden Bahnmuseum von einer neuen Zeit zu künden.

Ein schriller Ton zerreißt die Stille. „Das war der sogenannte Anforderungswecker, das Signal vom Stellwerker“, erläutert Andrea Schubert knapp. Wecker trifft es wohl auf den Kopf – der Lärm der Anlage würde selbst Tote erwecken ... Zeit für lange Erklärungen ist nicht. Fahrplan ist Fahrplan. Flugs ist Andrea Schubert im Wortsinn aus dem Häuschen und begibt sich an die Schrankenböcke. Jahrzehntealte stählerne Kolosse mit gut gefetteten Schmiernippeln, großen Zahnrädern und noch viel größeren Kurbeln. Die rotieren jedoch bereits schnell unter dem festen Griff der Schrankenwärterin. Als erstes begibt sich vis-à-vis die kleine Halbschranke von der Senk- in die Waagerechten und stoppt die Fußgänger. Oder besser: sollte sie stoppen.

Immer wieder erlebt Andrea

Shubert, dass lebensmüde Zeitgenossen vor ihren Augen die geschlossene Schranke eher als freundliches Angebot zum Anhalten denn als letzte Warnung vor etlichen Hundert Tonnen anrollenden Stahls begreifen und weiterlaufen. „Die Leute unterschätzen die Bahnübergänge und die Geschwindigkeit der Züge“, sagt die Schrankenwärterin kopfschüttelnd, „so ein Zug hat einen Anhalteweg von mehreren Hundert Metern – das ist purer Leichtsinn.“ Nicht einmal Mütter mit Kinderwagen seien ausgenommen. Ganz abgesehen davon, dass diese Art von Leichtsinn strafbewehrt ist, kann froh sein, wer so ein Tête-à-Tête unbeschadet überlebt.

Wenige Augenblicke später ist auch für die Autos Zeit zum Innehalten, und die zentnerschweren Schranken senken sich über die volle Breite der Straße. Bekommt frau nicht Muskelkater vom vielen Kurbeln? „Das war nur die ersten Male so“, lacht die 41-Jährige, „jetzt merke ich nichts mehr.“ Diese Aussage mag wohl auch auf einige Ritter der Landstraße zutreffen, die angesichts der unfreiwilligen Unterbrechung ihres moto-

risierten Vorwärtsdranges die Schrankenwärterin anpöbeln. „Da muss man drüber hinwegsehen“, meint sie gelassen.

„Sabotagebalken“ nannte der DDR-Volksmund seinerzeit bisig die Bahnschranken. Was Wunder: Die Reichsbahn verdient ihr Geld hauptsächlich mit Gütertransporten. Hunderte Meter lange Züge, endlose Wartezeiten und Rangiervorgänge – das war Alltag für den sozialistischen Wagenlenker. Heute wäre die Deutsche Bahn AG angesichts der Massenflucht des Güterverkehrs auf die Straße vermutlich froh über solche Verhältnisse ... Doch auf Strecke 6088 fahren fast ausschließlich Personenzüge, und das bedeutet nur kurzen Stillstand auf der Straße.

Mit drei Schlüsseln werden die Schranken indes nun auch am Haus verriegelt, „damit kein Witzbold sie wieder aufdrehen kann“, gibt Andrea Schubert zu verstehen. Ein weiterer Zentralschlüssel sperrt die ganze Anlage. Nun kann die Bahnerin die sogenannte Signalabhängigkeit auslösen, und der Stellwerker dem einrollenden Zug grünes Licht geben. „Vorher kommt hier keiner rein“, sagt die

Schrankenwärterin bestimmt. Was da „reinkommt“, ist „Ola“ – ein Zug der Ostseeland Verkehr GmbH. Konkurrenz also, doch das macht keinen Unterschied. Andrea Schubert grüßt mit freundlichem Handzeichen, der Zugführer grüßt zurück – Bahnertradition. Keine Minute später hat sie den ganzen Prozess wieder umgedreht beziehungsweise -gekurbelt und der Verkehr auf den Straßen kann in alle Richtungen weiterfließen.

Im Zeitalter eines 300 Stundenkilometer schnellen ICE 3 mutet dies alles wie ein liebenswerter Anachronismus aus dem Bahnmuseum an, doch es funktioniert. Insgesamt sieben dieser Anlagen existieren derzeit im Land, weiß Alexandra Neck von der DB Netz AG in Neustrelitz, ohne zu verraten, wie lange noch. Dass die Moderne näher rückt, ist unübersehbar. Erst vor etwa einem Jahr wurde das Schrankenwärterhäuschen im benachbarten Utzedel abgerissen. Die Steuerungstechnik der Schranken hat nun in einem kleinen grauen Kasten Platz.

Die Geschichte des Gleises 6088 begann vor 130 Jahren. Am 1. Dezember 1877 wurde das 42 Kilometer lange Teilstück Neubrandenburg-Demmin der Preußischen Nordbahn in Betrieb genommen. Am 1. Januar 1878 war die Lücke zwischen Demmin und Stralsund geschlossen. Eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, die das preussische Berlin an seine „Badewanne“ – die Ostsee – anschloss. Aus dieser Zeit stammt wohl auch das rostige Schrankenläutwerk, das vergessen neben dem Wärterhäuschen steht. Wie eine Litfaßsäule mit preussischer Pickelhaube wirkt das Monument alter Bahntechnik. Es passt perfekt in das Ensemble dieses lebenden Bahnmuseums in Demmin, das auf kleinstem Raum stumme Zeitzeugen verflossener Epochen und der Gegenwart zu bieten hat. Von der Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft über die Deutsche Reichsbahn bis hin zur Deutschen Bundesbahn und der heutigen Deutsche Bahn AG. Vereint auf einer Insel und vergessen zwischen den Zeiten.



Andrea Schubert in der Schaltzentrale: Waschbecken und Boiler passen nicht so recht ins „Museumsbild“.