



5 21. März 1988: Der Hang rutscht!

»Tödliche Gefahr für die Eisenbahn – letzter Aufruf zum Handeln?«

Eine wichtige Nachricht. Heute Nachmittag in Altenbeken eingegangen. Ein Kollege meldete »unruhige Fahrweise«. Wo? Zwischen Neuenheerse und Willebadessen. Umgehend ordnete Altenbekens Bahnhofschef eine Langsamfahrstelle an. Die entsprechenden Tafeln kann Elmar bereits neben dem Schotterbett erkennen. Beleuchtet sind sie im Dunkeln. Prompte Reaktion: Klack-klack-klack ... so hört es sich an, als Elmar am Handrad seiner E-Lok langsam, aber unterbrechungslos auf Fahrstufe null herunterschaltet. Ein gefühlvoller Griff zum Führerbremseventil hilft beim Abbremsen auf »bessere Schrittgeschwindigkeit«.

Direkt nach Neuenheerse ist die Neigung am stärksten. 62 Höhenmeter sind es allein bis Willebadessen. Bergab. Draußen ist es ungemütlich. Nur 2° Celsius. Im dichten Waldgebiet brechen nur die typischen Rollgeräusche und das Quietschen zupackender Bremsen die Regenschicht stürmisch herabprasselnder Regentropfen.

»Nicht Neues«, denkt sich Elmar, als er auf die Uhr blickt: 22.56 Uhr. Montagabend, 21. März 1988. Seit Tagen ist der Himmel stark bewölkt, es regnet in der Egge, meist länger anhaltend. Pausen oder gar Aufheiterungen? Rar. So feucht war der März seit Jahren nicht mehr. Immerhin ist der Schnee geschmolzen, ob der Lenz sich bald durchsetzen wird?

Bei den Gedanken an die Kälte will Elmar seine Führerraumheizung kräftiger anstellen. Aber im letzten Moment verfehlt sein Griff das Ziel. »Nanu? Warum schlägt das ... Au!«

Der Lokführer stößt sich den Kopf. Mit der linken Hand will er sich über das Haar streichen, plötzlich der nächste Stoß! Er wird kreidebleich, verkrampt. Er weiß nicht, wie ihm geschieht. Er weiß nicht, in welcher Gefahr er schwebt. Würde er geradezu auf eine Katastrophe zusteuern? Seine Knie beginnen zu zittern. Welche Entscheidung sollte er treffen? Vollbremsung oder weiterfahren? Noch langsamer werden oder aufschalten? Der Schweiß platzt aus allen Poren – der Kopf ist leer, nicht zu klaren Gedanken fähig. Mit Gewalt versucht er, seine Gefühle zu unterdrücken. Vor allem die Angst, die wie der Lokkasten unkoordiniert hin und her schaukelt, auf und nieder.

»Das ist Wahnsinn, was hier gerade passiert. Wenn ich nach vorne schaue und die Gleise sehe. Da ist doch nichts! Woher kommt das denn? Elmar, behalt kühlen Kopf«, befiehlt er sich. Seltsamerweise fühlt es sich beruhigend an, in der zweiten Person mit sich zu sprechen, »auch wenn du das noch gar nicht begreifen kannst. Elmar, denk nach!«

Elmar blickt auf den Tacho: Nur noch 10 km/h. Noch immer ist er ratlos. Schon wieder schaukelt die Lok kräftig hin und her. Leonie hätte das als kleines Kind vielleicht lustig gefunden, aber für ihn ist die Grenze zum Spaß weit überschritten. Die Gleislage muss sich an der Langsamfahrstelle seit heute Nachmittag dramatisch verschlechtern haben.

Trotzdem! Elmar fährt weiter. Ein Schienenbruch oder Ähnliches ist nicht auszumachen. Was ist aber der Grund?

»Nachschauen. Sofort muss jemand nachschauen«, schießt es ihm durch den Kopf. Über Zugbahnfunk lässt er sich mit der Oberzugleitung verbinden. Währenddessen wird das Schaukeln sanfter und lässt schließlich ganz nach. Per Funk schildert er das eben Erlebte.

Vollsperrung

Am Dienstagmorgen klingelt bei der Fahrleitungsmeisterei Löhne, Außenstelle Altenbeken, das Telefon. Werner hebt ab. Meister Heinz ruft aus Warburg an. Er klingt aufgeregt: »Werner, du musst herkommen. Wir müssen da mal nachmessen, auffer Rutsche.«

»Wir haben doch gestern schon gesagt, ihr sollt nachmessen. Du weißt, ich war mit dem Turmtriebwagen in Warburg. Dort hatten wir was gearbeitet und auf der Rückfahrt nach Altenbeken: Da gab es einen dermaßen Schlag! Ey, sag' ich, hier bei Neuenheerse stimmt was nicht! Hab ich zu meinen Kollegen gesagt und euch weitergemeldet. Habt ihr denn nichts unternommen?«

»Und ob! Gestern seit 23 Uhr. Strecke gesperrt.«

»Himmel, was?«

»Gesperrt! Beide Richtungen. Der Lokführer sagte, das würde bei der Streckenkilometertafel 126.0 so fürchterlich schaukeln. Er ist aber noch heil drüber gekommen, danach war die Rutsche dicht.«

»Vor anderthalb Jahren. Hm, da gab es doch schon einmal einen kleinen Rutsch«, überlegt Werner, »nichts Dramatisches.«

Der erste Hangrutsch in diesem Abschnitt ereignete sich noch viel früher. Bereits wenige Wochen nach der Streckeneröffnung mussten im November 1853 rund 600 Arbeiter die aus der Richtung gedrängten Schienen reparieren¹. Seitdem rutscht der Hang immer wieder, die Überwachung ist in verschiedene Zonen aufgeteilt. Kilometer 126 ist jedoch am gefährdetsten. Offenbar gelingt es der Deutschen Bundesbahn trotz großer Anstrengungen auch im ausklingenden 20. Jahrhundert nicht, diesen Streckenabschnitt zuverlässig zu sichern.