

Unterwegs im Bereich Königsberg:

„Sind wir schon in Cranz?“

Von Bruno Rebbelmund

> Schlappe 600 Kilometer liegt Königsberg von Berlin entfernt, und trotzdem sind die Stadt und das nördliche Ostpreußen immer noch für viele ein fernes, unbekanntes Land. Unbekannt ist insbesondere, wie es heute bei den ehemaligen Kleinbahnen aussieht. Diese Wissenslücke wollte eine Handvoll Kleinbahnfreunde schließen.

Ausgerüstet mit dem Fachwissen des aktiven Museumsbahners und einem Kurzzeitstudium via Internet passierten wir erwartungsfroh die EU-Außengrenze in Ostpreußen. Denn mit den Erfahrungen diverser Fotoreisen und Besuche bei ausländischen Bahnen der letzten Jahrzehnte muss doch das kyrillische Schriftbild „lesbar“ sein. Aber trotz diversen Kartenmaterials von den letzten 80 Jahren bis heute griff immer mehr das Gefühl um sich, in einer „Black Box“ herumzufahren. Und der gesamte Erfahrungsschatz an Kombinationsmöglichkeiten von fremden Sprachen in lateinischer Schrift blieb hier auf der Strecke. Gott sei Dank besteht die Grundstruktur der größeren Städte und des Bahn-/Straßennetzes aus deutscher Zeit trotz des ca. 40 Jahren permanent siegenden Kommunismus fort. So konnten wir uns von Siedlungsstruktur über Straßenkreuzung bis zu Bahnübergängen nach Königsberg durchschlagen.

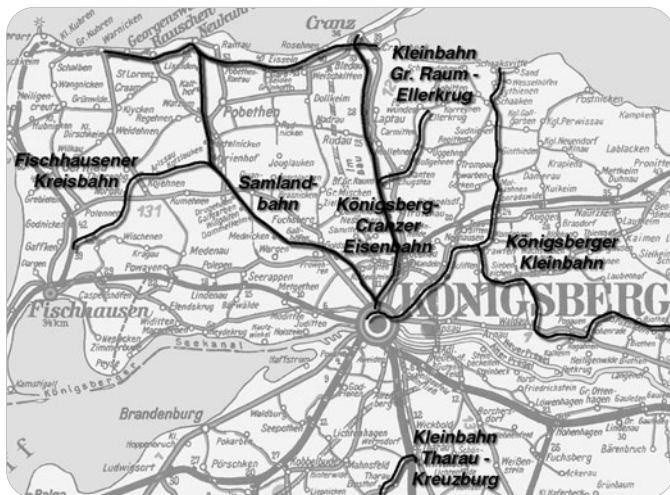
Aber unsere Pension befand sich in Cranz, nördlich von Königsberg an der Ostseeküste gelegen. In solchen Situationen erinnert man sich an seine Jugend- oder Wehrdienstzeit. Wie war das mit Sonne, Uhrzeit und Himmelsrichtung? Oder das Feststellen des eigenen Standorts mithilfe von Karte und markanten Punkten in

der Landschaft? Oder Orientieren mit natürlichen Hilfsmitteln? Als der Tag sich neigte, hatten wir unser Ziel erreicht. Eine nette kleine Pension, neu gebaut, „westlicher“ Standard und fast an der Ostsee.

Wegen der kreativ eigenwilligen Methode der Eigentumsübertragung von Kraftfahrzeugen östlich der Oder ließen wir unser Kfz im umzäunten und bewachten Areal der Pension stehen. Für unsere Exkursionen vertrauten wir uns einem Fahrzeug fernöstlicher Herkunft samt deutsch sprechendem Fahrer an. Sergej Antonik war sein Name und seine bisherigen Fahrgäste waren mehr Heimwehtouristen. Eisenbahnarchäologie war ihm (noch) suspekt. Aber er fuhr die „Verrückten“ überall hin, nur das Warnschild zu einem militärischen Sperrbezirk beeindruckte ihn respektvoll. Wir „kyrillisch“ Ahnungslosen wären da einfach weitergegangen. Dann machten wir uns aber Gedanken zum Verhältnis der Stoßdämpfer zu unseren Bandscheiben. Nach längerer Fahrzeit konnte man nämlich von gedämpften Stößen nicht nur nicht, sondern überhaupt nicht mehr reden und war schwer beeindruckt, was eine japanische Hinterachse auf dem Straßenverkehrswegenetz der Oblast Kaliningrad so alles aushält. Obwohl die Bandscheiben nach Auskunft des behandelnden Orthopäden altersbedingt noch relativ stabil sind, wollten wir diese Stabilität nicht bis zum Äußersten ausreizen.

Also beschlossen wir, zur Rückfahrt von Königsberg nach Cranz die Eisenbahn zu benutzen. Sergej, unser kyrillisches Auge, kaufte die Fahrkarten, studierte den Fahrplan, brachte uns zum Bahnsteig und ans Gleis, zeigte uns auf dem Zugzielanzeiger die Abfahrzeit. Kyrillische Zahlen konnten wir lesen. Mit der Bemerkung: „Zug fährt Cranz/Rauschen in 1,5 Stunden“ hatte er uns auch noch die wesentlichen Eckpunkte unserer Reise mitgeteilt und entschwand. Wir sollten ihn an der Pension wiedertreffen, alle Unterlagen verblieben im Minibus.

Mit dem geballten Wissen über die Eisenbahnen im Samland (Samlandbahn, Königsberg-Cranzer Eisenbahn, KPEV/DR) im Hinterkopf freuten wir uns auf die Fahrt. Nur die Fahrzeit kam uns etwas lang vor. Brauchte doch die KCE früher maximal 30 Minuten von



▲ Karte vom Samland und Königsberg, ca. 1920 mit den hervorgehobenen Klein- und Privatbahnen.

Von den umfangreichen Gleisanlagen des Königsberger Nordbahnhofes ist wenig geblieben. Das einzige heute noch betriebene Bahnsteiggleis führt durch einen Tunnel vom Königsberger Hauptbahnhof unter dem Bahnhofsvorplatz des Nordbahnhofes hindurch und nimmt alle Züge nach Pillau, Rauschen, Cranz und Labiau/Tilsit auf.





Der Anlage und dem Bahnhofsgebäude von Cranz ist die herausragende Bedeutung der KCE noch sehr gut anzumerken. Eine großzügig angelegte Bahnhofsaußfahrt von der Stirnseite her (Bild unten) und in Nähe des Ostseestrandes – man kann sich an hochsommerlichen Wochenenden die Menschenmassen gut vorstellen.

Königsberg nach Cranz. Warum fährt dann der heutige Elektrotriebwagen 90 Minuten? Hatte Sergej nicht was von Rauschen gesagt? Also fährt der Zug nicht direkt nach Cranz über die KCE-Strecke, sondern über die Samlandbahn nach Neukuhren, weiter nach Rauschen, macht dort Kopf, fährt zurück nach Neukuhren und dann über die KCE-Strecke nach Cranz. Das ergibt sicher 90 Minuten. So dachten wir, hatten dazu jeden Bahnhof im Kopf, lediglich die heutigen kyrillischen Bahnhofsschilder konnten wir nicht lesen.

Nach ca. 30 Minuten Fahrt fuhren wir in einen größeren Bahnhof mit einem schönen Bahnhofsgebäude ein. Hier hielt der Zug etwas länger, machte Kopf und fuhr dann weiter. Jetzt ging es nach Westen an der Küste entlang. Aha, dann war das eben Neukuhren und wir sind auf dem Weg nach Rauschen, so unsere Vermutung. Die Zeit verging und immer weiter fuhren wir gen Westen. Aber Cranz lag doch von uns aus im Osten. Pünktlich nach Fahrplan hielt der Zug in einem zweigleisigen Bahnhof am Prellbock. Aber das war nicht Cranz. Den Bahnhof kannten wir vom Vorbeifahren. Wo waren wir? Nach eingehender fußläufiger Erkundung wussten wir, wo wir waren: Rauschen Düne! Aber wo war Cranz? Und wie kommen wir da hin? Der Zug fährt doch wohl nach Königsberg zurück? Was tun? Keine Unterlagen, keine Sprachkenntnisse, keine Lesbarkeit irgendwelcher Hinweise. Durch Zufall steckte Marco Polos Reiseführer in der Jacke. Der beschreibt die Gegend, macht aber zur Eisenbahn nur den Hinweis, dass sie fahre. Das wussten wir aber schon.

Hilfreicher war dagegen der Sprachführer am Ende des Büchleins. So haben wir dem nächsten Uniformierten die Zeile: „Ich verstehe Sie nicht“ unter die Nase gehalten, auf den Zug gezeigt und das russische Wort für Cranz – Selenogradsk – gesprochen. Und es funktionierte: „Da“ (ja) war seine Antwort. Die Abfahrzeit auf die gleiche Methode zu erfragen scheiterte. Also stiegen wir wieder in den Zug und warteten. Und dann die bohrenden Fragen: Gelten unsere Fahrausweise noch? Was verclickern wir dem Schaffner? Haben wir noch Rubel? Mit dem Schaffner kommunizierten wir wieder mit dem Reiseführer. Wir zeigten auf die Frage „Wie viel kostet das?“, er las und schrieb auf einen Zettel 30. Verstanden, wir mussten pro Person 30 Rubel zahlen. Gesagt, getan, und zurück ging die Fahrt. Doch wie-



der das gleiche Problem, wir konnten sie Bahnhofsschilder nicht lesen. An jedem Bahnhof die stille Frage: „Sind wir schon in Cranz?“ Wir hielten jetzt an einem größerem Bahnhof. Da waren wir doch schon einmal. Plötzlich kommt der Uniformierte in den Zug gestürzt, den wir in Rauschen nach dem Zugziel gefragt hatten. Er war der Lokführer, zeigte auf das Bahnhofsschild und machte Gesten auszusteigen. Wir taten dies und waren in Cranz. Jetzt auf dem Bahnsteig erkannten wir auch das Bahnhofsgebäude. So ist das, wenn man „blind“ Eisenbahn fährt, waren wir doch vor über zwei Stunden schon einmal hier gewesen und hatten es nicht bemerkt. Also gilt unser Dank dem Triebfahrzeugführer, ohne dessen Hilfe wir entweder in Königsberg gelandet wären oder noch heute im Zug saßen mit der bangen Frage: „Wo ist Cranz?“

➔ Aus: Die Museums-Eisenbahn 4/2004. Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Deutschen Eisenbahn-Vereins, Bruchhausen-Vilsen.