



Roll on Hunsrückbahn

Das Kabarett von Thomas C. Breuer zur 100sten Geburtstag der Bahn
aufgeführt am 25.9.08 im Emmelshausener Bahnhof
- und nur dort und nirgendwo anders -

Aktuell

Die Hunsrückbahn soll einen neuen Namen bekommen: **TGT – train à grande tristesse**. Okay, ich verstehe Ihren Ärger, und ich verstehe, dass Sie daher nicht feiern wollen, ich bin aber trotzdem gekommen, quasi als 1-Personen-Eingreiftruppe, als De-Eskalations-Spezialist, ja, als Gruppentherapeut. Schön, dass wir es alle hier hergeschafft haben, das ist ja durchaus nicht selbstverständlich. Ich habe mich natürlich auch gefragt: Wie kommst du jetzt bloss nach Emmelshausen? Draisine? Nicht mal das funktioniert. Helikopter? Ob der Helikopter fliegt? Nun, wenn ich für jede Minute Bahnverspätung, die ich je erleben durfte, 1 **Cent** gekriegt hätte, dann hätte ich mir längst einen leisten können. Minutendiebe, Stundendiebe, Tagediebe, ja, das klassische Wort Tagedieb erfährt hier eine völlig neue Auslegung. Herr Mehdorn ist ein Tagedieb. Vielleicht gibt es irgendwo einen Minutensammler, der Minuten hortet bzw. auf dem freien Markt weiter verschreibt an Leute, die chronisch pleite an Zeit sind. Und mit dem Geld geht man dann an die Börse. Ich für meinen Teil bin mit dem Bus hergekommen, obwohl ich das nicht besonders mag, und es ging auch. Irgendwie, jedenfalls.

Manchmal ist das komisch mit den offiziellen Anlässen. Ein Redakteur der Rhein-Neckar-Zeitung hat mir einmal erzählt, man habe ihn gebeten, bei der Preisverleihung eines Gourmetmagazins die **Laudatio** zu halten. Der Chefkoch, der den Preis bekommen sollte, musste allerdings kurzfristig absagen: Lebensmittelvergiftung. Und bei der Einweihung des nigel-nagel-neuen Polizeipräsidiums in Heidelberg Ende der 90er-Jahre stellte man fest, dass die nigel-nagel-neue Tiefgarage für Mannschaftswagen unbefahrbar war, weil leider zu niedrig.

Bei der Bahn muss einen nichts mehr überraschen. Die Postmoderne liegt hinter uns. Mit der Bahnmoderne ist das etwas anderes. Die Bahnsicherheit hat abgenommen. Dafür hat die Bahnunsicherheit zugenommen. Ich meine, dass ist ein Unternehmen, dass sich ausgerechnet einen Bundesliga-Verein wie Herta BSC zum Sponsoring ausgesucht hat – was für ein Urteilsvermögen haben die da eigentlich in Berlin? Was denken die sich nur dabei? Hertha BSC! Was denken die sich überhaupt bei der Bahn? Schon allein der Name „Zweckverband Schienenpersonennahverkehr“ – kein Wunder, dass bei so einem Bandwurm die Züge streiken. Was ausserdem fehlt, ist ein Sinnverband. Ich habe gelesen, dass im aktuellen Fall das Schmieren der Radreifen auch nichts gebracht hat. Komisch, das muss das erste Mal in diesem Land gewesen sein, dass Schmieren nichts geholfen hat. Ich würde mich ja gerne detaillierter zur Situation äussern, aber das haben wir leider nicht vertraglich vereinbart, ich muss hier also einen Bedienzuschlag von 250 Euro nehmen, und ich bin nicht so ein Weichei wie Herr Mehdorn, das bei erster Gelegenheit gleich einknickt.

Es gibt ja unglaublich viele **Blogs** zum Thema „kuriose Erlebnisse“ mit der Bahn, da hätte die aktuelle Entwicklung im Hunsrück durchaus Chancen. Trotzdem dürfen Sie nicht allzu streng sein mit dem Unternehmen: Die Börsen-**Gang**, wie ich die Bahn gerne nenne, hat ja weitaus schwerwiegendere Probleme. Weil die Achsen einiger ICEs offenbar nicht haltbar genug sind, will die Bahn die darüberliegenden Toiletten schliessen. Das bedeutet im Endeffekt, dass in den Bordbistros **Pampers** verkauft werden müssen. Aber eigentlich sollte ich Sie trösten!

Was ist los mit diesem Unternehmen? Allein dass die Bahn Immobilien besitzt, sagt doch schon alles: Immobilien sind unbewegliche Güter. Ein beliebter Grund für Verspätungen sind übrigens Weichenstörungen. Dabei sind die Harten in der Konzernzentrale viel gestörter!

Die Hunsrückbahn hat schon manche Krise und manchen Knallkopf überlebt. Das Schluchzen über den Schluchten gab es schon damals. So schrieb die Bopparder Zeitung am 3. Januar 1910, die Älteren ...
„Die Zustände auf der Hunsrückbahn sind derart, dass wohl der ganze Verkehr eingestellt werden muss ...“

Die Realität ist eine andere. Zum Schluss dieses kleinen Trostspende-Exkurses noch ein Thema, dass ich überhaupt noch nicht behandelt habe: Die sog. präsenile Bettflucht, ein Phänomen, das mich vor allem auf Reisen umtreibt. Im Hotelzimmer greife ich dann gerne zur Fernbedienung. In Deutschland zeigen sie neben den notgeilen Telefongrossmüttern – „Ruf mich an: 666-0815!“ – (erstaunlich, wie viele das doch kennen ...) gerne die schönsten Bahnstrecken der Bundesrepublik. Das ist mir verleidet, denn selbst diese Züge verkehren nicht mehr pünktlich. Sie sehen: es ist überall nicht einfach.

Dieser Zug endet hier. Wir verabschieden uns von allen Fahrgästen, die dort aussteigen. Oder, um Hartmut Jähzorn ... Mehdorn aus seinem Grusswort zu zitieren: „Der neuen Hunsrückbahn wünsche ich allzeit gute Fahrt!“

Nur – wann ist das genau, allzeit?

Hunsrückbahn – die Geschichte

Vor einhundert Jahren war der Hunsrück ein absolut unzugängliches Gebiet, an dem sich drei Jahrhunderte zuvor sogar die spanischen Eroberer die Zähne ausgebissen hatten. Also entschlossen sich die Preussen, das Land zu erschliessen und beschlossen 1889 eine Erschliessungsbahn, was damals eine ausschliesslich eingleisige Angelegenheit war. Mehrere Erschliessungskommandos machten sich auf die Suche nach einer geeigneten Trassenführung. Preussen dachte an eine Längerschliessung, Berlin träumte von einer Hunsrückquerung vom Rhein bis nach Hermeskeil und von dort nach Trier. Das alles ist lange her, reicht zurück in jene Tage, als man vieles noch mit C schrieb: Coblenz, Castellaun, nur die CDU nicht, denn die gab es damals noch nicht. Mehrere Orte rissen sich darum, Ausgangspunkt der neuen Bahn zu werden, jahrelang wurden die unterschiedlichsten Streckenführungen debattiert, ausschlaggebend waren letztlich nicht finanzielle Gründe, sondern der Mangel an Geld. Man war chronisch klamm, wovon heute noch zahlreiche Namen zeugen: Ehrbachklamm, Ruppertsklamm usw. Es kamen einfach keine Mittel rein am Mittelrhein. Ausserdem fehlte der Zaster, weshalb man letztlich einen gewissen Herrn Hannes Schinder beauftragte, die Finanzierung zu sichern. Was nun den Standort anbelangte, waren es schliesslich die Bopparder, die dafür sorgten, dass Boppard den Zuschlag erhielt, Boppard, die Perle des Rheins, bei der man immer ein wenig das Gefühl hatte, sie hätten die Muschel noch gar nicht auf gekriegt. Wir hatten zu Hause übrigens auch einmal eine Perle, von der könnte ich Ihnen Geschichten erzählen, die nun einfach nicht hier her gehören. Boppard jedenfalls, was nicht weiter verwunderlich ist, vor allem wenn man weiss, dass der redliche Einsatz eines ehemaligen Eisenbahndirektors dazu beitrug, der passenderweise sogar auf den Namen Redlich hörte und, der Zufall will es, sich in Boppard zur Ruhe gesetzt hatte, was das beste ist, was man dort tun kann. Wegen des chronischen Geldmangels liess er sich sogleich in den Vorstand des „Vereins gegen Armut und Bettelei“ wählen. Die Gleise wurden also verlegt, aber umgehend wieder gefunden und in einem Anflug von Genialität baute man die Bahnhöfe konsequent in unmittelbarer Nähe zum Gleiskörper, allerdings nicht immer zwingend in die Nähe der Ortschaften, wie geschehen in Halsenbach. Der amerikanische Komiker **Groucho Marx** schrieb in einem Dialog einmal von einem Hotel, das nur einen Steinwurf vom Bahnhof entfernt läge. **Marx** wörtlich: „Wenn wir genügend Steine beisammen haben, bauen wir den Bahnhof!“ Nichts spricht dagegen, dass er nicht den Bahnhof Halsenbach gemeint haben könnte.

Für die Bauarbeiten hatte man zwar keine Kohle, dafür aber jede Menge Pulver. Es gab einige Tote zu beklagen, z.B. am 31. Mai 1906, als ausgerechnet bei einem Streckenabschnitt namens Mörderborn ein Mann verschüttet wurde. Die Zeiten waren entbehrungsreich, aber hart. Trotzdem wurde vor in etwa fast genau beinahe einhundert Jahren die Verbindung von Simmern zum eisfreien Hafen Boppard hergestellt, übrigens zeitgleich mit der Fertigstellung der Kokosnussbahn zwischen **Lomé** und **Anecho** in **Togo**, die Älteren werden sich vielleicht erinnern. Das war natürlich nicht so einfach, wie es klingt, denn zu jener Zeit hatte die Bahn noch nicht das – wie man heute sagt – „**standing**“, das sie heute hat. Als die erste Bahn zwischen Nürnberg und Fürth aufs Gleis gesetzt wurde, warnten Ärzte davor, dass die Geschwindigkeit Hirnerweichung auslösen könne. Oder werfen wir einen Blick auf **Morgantown, West Virginia**: Als man dort vor 100 Jahren eine Eisenbahnstation bauen wollte, protestierten die dort ansässigen **Farmer**, weil sie befürchteten, die Züge könnten mit ihrem Lärm die Schweine und die Frauen zu Tode erschrecken. In genau dieser Reihenfolge übrigens.

Andererseits brachte die Bahn Arbeit, zunächst für Hunderte von chinesischen Kulis, die die Trasse in den Schiefer hauen mussten, denn alle Beteiligten war, dass die Hunsrückbahn eine schiefe Bahn werden muss wegen des Gefälles zum Rheintal hin. In der **Chinatown** von Buchholz, die Chinesen wählten diesen Ort, weil im Ortsnamen kein R enthalten ist, gibt es heute noch altherwürdige Männer, die mit müden Augen vom Leben an der Bahn erzählen können. Übrigens lohnen auch die unzähligen **Chinarestaurants** einen Besuch, besonders zu empfehlen die 35. Hier allerdings gehen die Meinungen der Historiker auseinander, nicht wenige behaupten, es habe sich um Italiener gehandelt. Diese These wird untermauert von einem tragischen Unglücksfall, als in Boppard 1906 bei einer Wirtshausrangelei nächtlings ein Italiener vom Gastwirt erschossen wurde. Dazu merkte die *Coblenzer Zeitung* an: „Der erschossene Italiener ist vorgestern aus Neuwied hier eingetroffen und wollte wieder abreisen.“

Es gilt noch einiges nachzutragen vom Bau der Hunsrückbahn. Die Arbeit war wegen des Geländes wesentlich schwieriger als im pfannkuchenplatten Rheintal, hier walteten zwei Welten, die aufeinander prallten, zwei verschiedene Systeme. Diese beiden zusammenzuführen war so kompliziert wie die kürzlich wieder aufgenommene direkte Verbindung zwischen **Pjöngjang** und **Seoul**. Die Gefahren entlang der Strecke verlangten dem Zugpersonal alles ab: Wenn der Hunsrückexpress einen Elch anfuhr, musste der Zugführer kontrollieren, ob das Tier noch lebte und es anderenfalls erschiessen.

Anders als die Moselbahn sollte die Hunsrückbahn friedlichen Zwecken dienen. Erstere wurde als Kanonenbahn gegen die Franzosen eingerichtet, wobei nicht ganz klar ist, ob man damit die Kanonen selbst oder das Kanonenfutter in Gestalt von Soldaten transportieren wollte. Ich habe übrigens das Buch „100 Jahre Hunsrückbahn“ aufmerksam studiert und fühlte mich doch stark an meine Schulbücher in den 60er Jahren erinnert – da klappte zwischen 1933 und 1945 auch eine grössere Lücke. Schon wenn man die Kapitel durchschaut, fällt dies auf: 1917 Unfall. Sprung auf 1938: Das neue Bahnhofsrestaurant in Boppard, was einem nicht zwingend als erstes in den Sinn kommt, wenn man an dieses Jahr denkt, und schon sind wir im Schuljahr 1944/45. Die Nazis werden nur mal am Rande erwähnt. Dafür ist mir vorne bei den Grussworten ein anderer Begriff begegnet, den ich so noch nie gehört habe: „Liebe Eisenbahnfreundinnen ...“ War sie nicht immer eine Männerdomäne, die Eisenbahn, eines der letzten Rückzugsgebiete?

Um in Zukunft bestehen zu können, darf sich der neue Betreiber **Rhenus Veniro** Innovationen nicht verschliessen. Wer denkt sich eigentlich immer solche Namen aus? **Rhenus Veniro** – das klingt, als könne man es in der Apotheke kaufen. Sicher wird die sich verschärfende Energiekrise zu ihrem Wohl beitragen, bei weiter steigenden Benzinpreisen bleibt die Verlängerung bis Leiningen etc. keine Utopie. Umso mehr muss sich dann das Angebot an die Bedürfnisse der heutigen Zeit anpassen. Der Unterhalt der Bahn ist bis auf weiteres geregelt, was fehlt, ist die Unterhaltung. Da bieten sich Themenwaggons an, die z.B. dem Orientexpress nachempfunden wurden oder Serviceleistungen wie z.B. wie in den **Kenyan Railways** von **Ruiru** nach **Nairobi**: Dort findet der Fahrgast im Wagen 3 einen Prediger, der jeden Morgen eine Art Gottesdienst abhält mit Gebeten, Gesängen und **Table-Dance**. Also das, was man heute wahrscheinlich Erlebnis-Bahn nennen würde. Vielleicht liegt das Geheimnis auch in der Entschleunigung, denn bisher ist die Fahrt eher ein **Quickie**. In den Anfangstagen brauchte man für die Fahrt von Simmern nach Boppard noch 2 1/2 Stunden.

Mit der Bahn ist es ein wenig heikel in den letzten Jahren. Der Bundesverkehrsminister zeigt sich dabei öfter beschränkter als ein Bahnübergang, z.B. bei der Teilprivatisierung der Bahn. Da kriegt man gelegentlich doch den Eindruck, dass bei solchen Leuten die Blutbahnen zum Gehirn unrentable Nebenstrecken sind. Was passiert, wenn man Bahnstrecken vernachlässigt, zeigt ein Beispiel aus der Pfalz. Dort hatte man den Bahnhof Kapsweyer aufwändig renoviert. Kurz darauf wurde der Personenverkehr eingestellt, auf dem Gleis liefen nur noch Zuckerrübentransporte. Der Bahnhof sollte abgerissen werden, weil er angeblich die Sicht verbaute. Zwei Tage nach dem Abriss fuhr ein Zuckerrübenzug in ein Pferdefuhrwerk, beide Pferde waren auf der Stelle tot. Seither ist aber nie wieder etwas passiert. Ausser, dass die Strecke jetzt wieder in Betrieb ist und der wartende Reisende anstelle des Bahnhofs sich in einem zugigen Wartehäuschen aus hellblauem Metall die Beine in den Bauch stellen muss.

Rollende Wellness®

- TC Mit einem Aktionsprogramm namens *Rollende Wellness* ® will man auf der Hunsrückbahn neue Kunden binden. Wir sprachen mit Walter Wunderscheidt, dem Pressesprecher der DB Regio AG – Regionalleitung Südwest. *Rollende Wellness*® – was bedeutet das?
- WW *Rollende Wellness*®, ei, der Name spricht schon für sich. Wir wollen, dass die Kunden sich in der Hunsrückbahn wohlfühlen und beim Bahnfahren relaxen. Deshalb wird ab der nächsten Spielzeit völlig neuartiges Rollmaterial zum Einsatz kommen. Dabei haben wir dann auch auf das doch etwas aggressive Verkehrsrot RAL 3020 zugunsten von anthroposophischen Farben verzichtet.
- TC Nennen Sie uns doch ein paar Beispiele für die wellende Rollness ...
Wollene Relness ... Rollende Wellness. Entschuldigung!
- WW Auf der gesamten Strecke Boppard-Emmelshausen verkehrt ein sog. „Hamam“, also ein türkisches Dampfbad, da können Reisende typische Anwendungen wie Seife-Bürsten-Massagen genießen, man muss sich das vorstellen wie in einer Waschstrasse, nur ohne Auto. Die Aufgüsse werden natürlich aus Original-Wiesenkräutern hergestellt, das Wasser hat Gletscherqualität. Der Hunsrück verfügt ja nicht nur über Heuberge, sondern auch über Bäche und über Blüten, daher wollen wir im Bachblütensegment einiges bewegen.
- TC Also ich für meinen Teil gerate genug ins Schwitzen, wenn ich in Boppard versuche, meinen Anschlusszug zu erwischen. Da ist dann auch schnell mal der Dampf raus.
- WW Das glaube ich Ihnen gerne, aber mit echter Saunaunterstützung ist das doch etwas anderes. Zumal Sie auf dem Bahnsteig nicht massiert werden!
- TC Ach ja? Im Zug aber schon??
- WW Ein Teil unseres Personals befindet sich derzeit im Ausland zur Umschulung, aber ab irgendwann bald wird das Begleitpersonal in ayurvedischer Seidenhandschuhmassage ausgebildet sein, die auch im Ganzkörperabrieb eingesetzt werden kann. Sogar Schlammpackungen liegen im Bereich des möglichen ...
- TC Sozusagen als Rutschbahn.
- WW Wir haben sogar ausgebildete Masseusinnen ... Masseurinnen ...
- TC Massage-Fachkräftinnen!
- WW Danke.
- TC Wie sind Sie überhaupt auf diese Idee gekommen?
- WW Die Aufgaben der Bahn wachsen, und damit die Probleme: Bahnkunden leiden unter verzögerten Verspätungspubien, Reservierungszwängen, Frühbuchersyndromen, überall wachsen die Stress-Symptome, da wollen wir gegensteuern.
- TC Wie soll das gehen?
- WW Wir wollen das Tempo herausnehmen. Die Fahrzeit verdreifacht sich.
Aber keine Bange, wir werden den Gastro-Bereich ausbauen und da neue Restaurationswagen etablieren.
- TC Ach, tatsächlich?
- WW Wir setzen auf die Eventgastronomie. Die Waggonen der neuen Generation wurden ja streng durchfengshuiert, sämtliche Achsen z.B. hat man mit Aromaöl eingeschmiert. Und dort servieren wir die traditionelle Dim-Sum-Küche aus Kanton ...
- TC Aus der Schweiz? Aus welchem Kanton genau?
- WW Aus dem chinesischen Kanton Kanton, die ist kalorienarm, vitaminreich, der Kunde kann zwischen vielen kleinen Fertiggerichten wählen.
- TC Nennen Sie ruhig ein paar.
- WW Ganz klassisch natürlich die 64, aber auch die 38 ist sehr schön, und die 104, die bei uns aber mit Glasnudeln kommt.
- TC Statt Reis.
- WW Ganz recht, statt Reis. Wir bemühen uns um eine artgerechte Haltung des Kunden und legen daher Wert auf Authentizität. Deswegen werden die Abteile auch alle drei Stunden mit einem Elixier aus Pfingstrosenwurzel und Maulbeerbaumrinde geflutet.
- TC Herr Wunderscheidt, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Hunsrückbahn als "Unesco-Trans-Sib"

Thomas C. Breuer nahm 100 Jahre Schienenverkehr in Steillage aufs Korn



Kabarettist Thomas C. Breuer hat eine Vorliebe für die Bahn. Der bekennende Nicht-Autofahrer hat die Welt stets per Eisenbahn erkundet, auch mit der Hunsrückbahn geriet er schon manches Mal auf die schiefe Bahn. Am Donnerstag machte er mit seinem Bahnkabarett Station im Emmelshausener Bahnhof.

EMMELSHAUSEN. "Roll on, Hunsrückbahn" hieß das Programm, das Thomas C. Breuer auf Initiative von ZaP-Chef Thomas Biersch anlässlich des 100. Geburtstages der selbigen und eigens für diesen Abend geschrieben hatte. Dass die "Bimmel" derzeit aber eben nicht rollt, bot dem Kabarettisten jede Menge Stoff für Hohn und Spott über seine große Hassliebe - die Bahn. "Ich stehe sozusagen als **E i n - P e r s o n e n - E i n g r e i f t r u p p e** und Deeskalationsspezialist vor Ihnen", erklärte Breuer.

Dass das Schmieren der Gleise nicht geholfen habe, sei ihm völlig unerklärlich, schmieren habe doch in diesem Land bisher immer funktioniert. Sollte die Hunsrückbahn jemals wieder rollen, hätte er schon den passenden Namen: TGT, Train of grand Tristesse. Nach wenig "Tristesse" klang dann allerdings der Reisebericht des 55-Jährigen, "ich hatte das Glück, im Juni noch mit der Hunsrückbahn zu fahren."

Mit einem "stocksoliden Dieselteil" ("ich hätte mir schon etwas Romantischeres gewünscht") oder auch der "Unesco-Trans-Sib" ging es dabei auf die

steilste deutsche Bahnstrecke, hinein in den "Canyon", durch die "Gotthards" der Hunsrückbahn, wo es so alpin aussah ("nach dem Motto: draußen gibt's nur Tännchen") und "sich vermutlich Schweizer Ingenieure gedacht hatten: Das schaffen wir, odrr".

Weiter ging es ächzend bergan ("niemanden hätte es gewundert, wenn plötzlich Sauerstoffmasken aus der Decke gefallen wären") bis nach Buchholz, ("auf der einen Seite ein heller Wald, der auf der anderen Seite dem Industriegebiet Hellerwald wohl hatte weichen müssen") und nach Ehr ("viel Feind gibt es nicht, aber auch wenig Ehr") bis nach Emmelshausen ("für die mitreisenden Holländer waren die 350 Höhenmeter schon eine Grenzerfahrung") und wieder zurück.

Genüsslich nahm der Kabarettist dann auch das von der Stadt Boppard und der Verbandsgemeinde Emmelshausen herausgegebene Buch "100 Jahre Hunsrückbahn" aufs Korn. Besonders angetan hatten es ihm dabei die Grußworte, wo zum Beispiel Worte wie "Eisenbahnfreundinnen" ("die Bahn ist doch eine Männerdomäne und unsere letzte verbleibende Bastion") oder "Rhenus Veniro" ("wer denkt sich solch einen Unternehmensnamen aus, das klingt, als könne man es in einer Apotheke kaufen") vorkommen. Gerne las er, dass "der Unterhalt gesichert" sei, was ihm aber fehle, sei die Unterhaltung.

Und so zeichnete Breuer zum Vergnügen seiner Zuhörer ein buntes Bild über die Zukunft der Hunsrückbahn: "Da bieten sich Themenwagen an." Auf Neudeutsch "Erlebnis-Event-Bahn", vielleicht mit einem rollenden türkischen Dampfbad, Bachblütentherapie, denn Bäche und Blüten gäbe es im Hunsrück ja genug, oder Schlampackungen. Hartmut "Napoleon" Mehdorn solle sich da mal ein schlüssiges Konzept für die "Trans Hunsrück Railways" überlegen.

Sandra Bruns