

## **125 Zweigbahn Bullay – Traben-Trarbach**

Am 21. März 1883 wurde die 10,5 km lange Nebenstrecke von Bahnhof Pünderich nach Traben-Trarbach dem allgemeinen Betrieb übergeben. Schon seit 1872 verfolgte die Stadt Traben-Trarbach als wichtiger Weinhandels- und Touristenort das Ziel, mit einer Stichbahn an die Bahnstrecke Koblenz - Trier bzw. Berlin – Metz angebunden zu werden. Die Verhandlungen mit dem Preußischen Staat dauerten etwa 10 Jahre. Erst nachdem sich alle Anliegergemeinden der zukünftigen Strecke zu einer Beteiligung an den Baukosten bereit erklärt hatten, konnte der Abzweig von der Kanonenbahn beim Bahnhof Pünderich nach Traben-Trarbach gebaut werden. Die Frage der Rentabilität wohl auch damals schon ausschlaggebend, auch wenn es offiziell, die Arbeiten an anderen Strecken würde einen Neueinsatz nicht zulassen.

Als sie dann aber fertiggestellt war, brachte diese kurze Bahnstrecke über viele Jahrzehnte den erhofften Fortschritt und Erleichterung. Die Gänge zu den Behörden oder Arztbesuche wurden einfacher, höhere Schulen konnten besucht und besondere Einkäufe getätigt oder entfernt lebende Verwandte besucht werden. Umgekehrt natürlich auch: Händler und Vertreter, Verwandte und Urlauber konnten jeden einzelnen Ort entlang der Bahnstrecke leichter erreichen. Die Mobilität erhöhte sich dank der Bahn erheblich!

Heute ist es für uns selbstverständlich, dass wir ein Auto vor der Haustüre und einen Bus- oder Bahnanschluss in unmittelbarer Nähe haben, dass wir mit Ryan Air für einen Tag nach Florenz, Rom und London fliegen, dass wir dank Telefon und Internet von keinem Medium ausgeschlossen sind und die Unterschiede zwischen Stadt und Land immer geringer werden. Aber vor 125 Jahren, als diese Bahnlinie eröffnet wurde, lebten die Menschen hier noch sehr abgeschieden. Die große Welt – und dazu zählten schon Trier und Koblenz - war für die meisten Menschen hier sehr weit entfernt.

Ich selbst erinnere mich gerne an meine Zeit als Fahrschülerin von 1966 bis 1971, während der ich während des Schuljahres täglich von Reil über Pündericher Bahnhof oder Bullay nach Wittlich gefahren bin: Entweder fuhren wir mit dem Ürdinger Triebwagen bis Bullay oder wir stiegen am Pündericher Bahnhof um in den dampflokgezogenen Eilzug, der uns nach Wengerohr brachte. Wir bildeten die erste geschlossene Gruppe von 6 Kindern, die von Reil aus nach Wittlich aufs Gymnasium gingen. Die Bahn und der gehobene Wohlstand der 1960-er Jahre ermöglichte es auch einfacheren Familien, ihre Kinder an höhere Schulen zu schicken. Die Bahn brachte uns in die größere Welt der Kreisstadt Wittlich. Bemerkenswert war der Gebrauch des heimischen Dialekts, der sich veränderte. In der Schule wurde viel weniger Dialekt gesprochen, es dominierte das Hochdeutsche - oder das, was wir damals dafür hielten. So sprachen wir in der Schule und auf der Heimfahrt in der Bahn, wenn noch Kinder aus anderen Orten dabei waren, Hochdeutsch. Aber sobald wir auch nur einen Fuß aus dem Triebwagen auf heimischen Boden gesetzt hatten, war es mit dem Hochdeutschen zu Ende – mitten im Satz konnten wir in unser Reiler Platt umschwenken. Das Dorf und mit ihm die Sprache hatte uns wieder. Wenn ich Ihnen davon heute berichte, dann auch nur, um zu illustrieren, welche Ausstrahlung die Bahn wohl ganz unbemerkt auf ganz verschiedene Lebensbereiche hatte.

Am Beginn der Geschichte unserer Nebenstrecke, Ende des 19. Jahrhunderts und am Anfang des 20. Jahrhunderts, war eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz für Gütertransporte noch wichtiger als heute. Den Bahnbau forcierten im Wesentlichen die großen Traben-Trarbacher Kellereien wie Langguth, Julius Kayser, Adolf Huesgen, Lenz und einige andere mehr. Abhängig von der oftmals durch Eis oder Niedrigwasser bedrohten Dampfschiffahrt, unterhielten viele Traben-Trarbacher Weinhändler Weinlager in Köln, um ihre norddeutsche Kundschaft während des ganzen Jahres bedienen zu können. Mit der Eröffnung der Zweigbahn konnten nunmehr alle Geschäfte

vom heimischen Standort aus getätigt werden. Die Weinkellerei Adolf Huesgen z. B. verlegte ihren Standort in die unmittelbare Nähe der Bahnstation. Etwa 70 Jahre später, in den 1960er Jahren, verlegte in Reil die damalige Sektkellerei Rudolf Müller eine unterirdische „Weinleitung“ von der Ortsmitte bis zum Bahnhof, damit das lästige Umtanken erspart werden konnte. bis Mitte der 1980-er Jahre war sie in Betrieb.

Gemessen an den heutigen Zahlen wird der Tourismus in den Anfangsjahren der Zweigbahn noch nicht so bedeutend gewesen sein. Es waren überwiegend Geschäftsreisende unterwegs. Aber auch werden den Reizen einer schönen Landschaft oder einer interessanten Stadt wie Traben-Trarbach erlegen sein und werden dies zu Hause auch kundgetan haben.

Wie modern schon 1914 Feriengäste oder andere Reisende gezielt über Fahrpläne informiert wurden, zeigt ein Moselreiseführer, der auf die erste Seite den Sommerfahrplan 1914 stellt: Die Fahrpläne der Moselbahn Koblenz-Trier sowie der Nebenstrecken Pünderich – Traben-Trarbach, Wengerohr und Bernkastel-Cues sowie Wittlich sind verzeichnet ebenso wie die Moseltalbahn von Bullay nach Trier. Verknüpft sind sie mit den Zeiten der Mosel-Dampfschiffahrt und den diversen Autoverbindungen z. B. von Traben-Trarbach nach Wildbad. – Ein Beispiel, wie eine Region touristisch erschlossen wird.

Ab den 1950er Jahren entwickelte sich der Tourismus an der Mosel zu einem wichtigen Erwerbszweig. Eine 1967 veröffentlichte Studie über „Der Fremdenverkehr im Moseltal zwischen Trier und Koblenz“ von der Uni Mainz hebt die Bedeutung eines Bahnanschlusses für einen erfolgreichen Fremdenverkehr hervor. Noch 1963 verreisten ca. 53 % aller Reisenden mit der Bahn, weil das Reisen mit der Bahn preisgünstig und bequem war und der Individualverkehr noch lange nicht die Ausmaße von heute erreicht hatte.

Wie wichtig eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz war, zeigt beispielsweise ein großes Hotel in Reil; es hätte erhebliche Verluste gehabt, wenn die Bahn nicht weiterhin Clubreisende für Wochenendausflüge an die Mosel befördern hätte. Die Kinder von Reil reagierten geschäftstüchtig und boten Reisenden freitags bei ihrer Ankunft und sonntags bei der Abfahrt ihre Dienste als „Koffertaxi“ an – so wurde manches Extra-Taschengeld verdient. Auf dem Bahnsteig sah in den Anfangsjahren sehr wild und improvisiert aus: Leiterwagen, Schubkarren, über die eine Decke geworfen war, das Fahrgestell eines Kinderwagens – kurzum, alles, was irgendwie zum Transport geeignet war, diente als „Taxi“. Die ankommenden Gäste waren mit Sicherheit überrascht über den Einfallsreichtum der Landkinder, so einen skurrilen und phantasievollen Service gleichermaßen aufzubauen. Inzwischen mussten die Kinder ihre Koffertaxen inzwischen einmotten, die neuen Koffergenerationen mit Rollen brachten den Garaus für diese Kinderunternehmungen.

Wenn wir zurückblicken auf die Anfangszeit, dann können wir den Kampf um eine Bahnanbindung verstehen. Die Anliegerortschaften der Zweistrecke Pünderich, Reil, Burg, Enkirch, Kövenig und Traben-Trarbach haben nach langem Ringen ihre Bahn gewonnen ebenso Bernkastel und Wittlich fast zeitgleich ihre Nebenstrecken erhielten. Die andere Moselseite mit dem sog. Saufbähnchen von Bullay nach Trier hat ca. 20 Jahre später auch gewonnen. Verloren jedoch hatte z. B. Bad Bertrich, das auch gerne an den Bahnhof Bullay angeschlossen gewesen wäre. Hier fehlte die Lobby. Verloren hatten auch weite Strecken des Hunsrücks, und die rechte Moselseite von Bullay nach Koblenz. Der Bahndamm im Ort Bruttig bleibt als Mahnmal für diese vor dem 1. Weltkrieg geplante Bahnstrecke übrig.

125 Jahre sind eine lange Zeit.

Die Fotodokumentation von Manfred Simon und Hans Schneis, die ich den meisten Anwesenden hier wohl nicht mehr vorzustellen brauche, belegt das Auf und Ab und die Höhen und Tiefen der Zweigbahn. Im Laufe ihrer Geschichte hat sie manchen Züge gesehen: Dampf- und E-Loks im Schlepp von Diesellokomotiven. Der berühmteste Zug ist der rote Ürdinger Triebwagen, der Retter der Nebenstrecken. Einmal, in den Jahren 1996 bis 1997, war sie Teststrecke für einen doppelstöckigen Schienenbus, der offensichtlich sich als wenig tauglich erwies und deshalb aus der Bahnlandschaft verschwand.

Eine Besonderheit dieser Nebenstrecke muss erwähnt werden: Ihr Pünktlichkeit, die untypisch für den Fernverkehr der Bahn ist. Früher brauchte der Winzer, der seine Weinberge entlang der Bahnstrecke bewirtschaftete, keine Uhr, weil er die Zieten der Züge kannte – und diese immer pünktlich führen. Das tun sie auch heute noch.

Bahnfahren ist insgesamt komplizierter geworden. Davon ist auch diese kleine Nebenstrecke betroffen. Die Schalter in Traben-Trarbach sind geschlossen, Fahrkarten werden am Automaten gezogen, besondere Angebote und Fahrplanauskünfte gibt es nur noch am Automaten. Eine Beratung gibt es nicht.

Trotz aller Bedenken und Unkenrufen, trotz aller Verspätungen und Kompliziertheiten – Eisenbahnfahren ist dennoch eine angenehme Art des Reisens. Die alten Streckenführungen bringen einen oftmals durch sehr schöne Landschaften, wozu auch das Teilstück zwischen Bullay und Traben-Trarbach zählt. Die neuen Streckenführungen sind auf Geschwindigkeit und Sicherheit ausgelegt, die Landschaft verbirgt sich hinter Wällen oder sie fliegt bei Tempo 250 km/h und mehr an uns vorbei. Das kann einem Bahnreisenden hier an der Mosel nicht passieren. Egal, in welchem Zug der er sitzt, die schöne Mosellandschaft ist immer zu bewundern, besonders hier auf dieser Teilstrecke. Und die Orte, die entlang dieser kleinen Strecke liegen, haben alle ihren alten

Charme weitgehend erhalten können. Wir bedauern es, dass der repräsentative alte Trabener Bahnhof nicht mehr in Betrieb ist und die neue Endstation wie eine Straßenbahnhaltestelle anmutet. Gleichwohl können wir uns freuen, dass diese Nebenstrecke überhaupt noch in Betrieb ist, denn in den letzten Jahrzehnten war sie immer wieder von Stilllegungen bedroht.

Mit herzlichem Dank an Frau Ortsvorsteherin Iris Bindges und Herrn Verbandsbürgermeister Otto Maria Bastgen für die Einladung, die Feierlichkeiten des Jubiläumsjahres eröffnen zu dürfen, entlasse ich Sie jetzt in die Ausstellung. Die Ausstellungsmacher der umfangreichen und besonders gelungenen Fotodokumentation, Manfred Simon und Hans Schneis, werden gerne Rede und Antwort stehen.

Ich wünsche Ihnen einen angenehmen und informativen Rundgang durch die Ausstellung,

Irmgard Zimmer  
Kreisverwaltung Cochem-Zell