

## **Bregenz Der fliegende Holländer**

### ***Akademiker auf dem Kulturtrip***

In Abwandlung des Dichterwortes könnte man schreiben "grosse Ereignisse werfen ihre Anmeldeformulare voraus". Bereits im Dezember letzten Jahres hatten wir uns für die Teilnahme an der diesjährigen GdI-Reise zu entscheiden.

Dem damals milden Winterwetter ist es wohl zuzuschreiben, dass fast hundert Kulturbeflissene sich für den Open-Air-Süsswasser-Holländer entschieden haben. Kopfzerbrechen bereitete nur die Wahl zwischen "guten" und "besten" Plätzen. In der SBB-typischen Bescheidenheit und Zurückhaltung begnügten sich die meisten mit den guten Plätzen, während der in grossen Zügen denkende promovierte Organisator Walter Ellenberger nur das Beste für gut genug hielt. Wie immer birgt ein Konflikt die Chance zum Kontakt in sich und in zahllosen Telefonaten konnten Reservationen und Bestellungen in Einklang gebracht und alte Bekanntschaften aufgefrischt werden.

Von den übrigen im Hintergrund der GdI-Spitze und des Ortsgruppen-Präsidiums ablaufenden Logistiktätigkeiten und Rekognoszierungen schweigt der Sänger.

Immerhin ist das Präkognitionsvermögen der Organisatoren beachtlich. Das dreiviertel Jahre vorher erstellte Programm war nicht nur Drehbuch sondern fast eine getreue Niederschrift des Reiseverlaufs.

### ***Was nicht im Programm stand***

Dank ihrer langjährigen, "nahezu hauptamtlichen" Tätigkeit für die Ingenieurgesellschaft erfuhr die Sekretärin des Zentralsekretärs, dass unsere Salonwagen bereits am Mittag Bern verlassen und im traditionsreichen Durchlauf über St Gallen nach Sargans geführt würden. Mit ihrer aktiven Mitarbeit an der Vorbereitung des Zuges erkaufte sie sich das Privileg, das Gepäck schon in Bern einladen zu dürfen. Hier zeigte sich, wie grossartig der Rail-In-Club und die SBB uns befördern wollten:

Die SBB stellten den antiken Speisewagen Nr 25 und Rail-In sein gesamtes RIC-Rollmaterial: den ex SBB Gepäckwagen mit der Militärküche und der Bar (zur Kücheneinrichtung gehörte auch das gesuchte Kochreglement der Armee mit den spezifischen Mengenangaben für jeweils einhundert Mann) und die beiden ex BLS-Abteilwagen. In den einen wurden Tische eingebaut, der andere zum Grotto Ticinese verwandelt und bacchalisch verziert.

Die Laufeigenschaften der 4 Wagen waren in allen Geschwindigkeitsbereichen besser als die mancher Reiseteilnehmer nach dem Genuss des Merlot (nur im Grotto zu kaufen) und des programmgemässen Kaffees (?+?).

Das Grotto Ticinese befand sich übrigens nach einem hektischen Stapellauf am Vorabend auf seiner Jungfernfahrt. Es wird später zu untersuchen sein, was es bedeutet, dabei dem fliegenden Holländer zu begegnen.

Das profunde Wissen des Organisatoren- und Betreuerenteams über die Freifahrberechtigungen der einzelnen Teilnehmer und Begleiter erlaubten eine individuell zugeschnittene Abgabe der Zusatzfahrausweise, Festspielkarten und Hotelzimmer. Um Irrtümer auszuschliessen und die Betreuer in Trab zu halten, wurde alles einzeln, dafür zweimal, aber vor Eintreffen der Gesellschaft in Sargans verteilt.

In Sargans stehen unsere Wagen an der Spitze des Zuges; ab Buchs also am Schluss. Dennoch werden wir in Feldkirch mehrmals hin- und her rangiert - sehr zur Freude von Walter Meyer, der uns mit schussbereiter Kamera auf dem Nachbarperron erwartet. Trotz (oder dank) der fast zwanzigminütigen Abgangsverspätung wird uns programmgemäss ab Bludenz das Nachtessen serviert, nachdem uns der Willkommens-Champagner und der Kaiserwalzer in die richtige Stimmung versetzt haben.

Bis Innsbruck haben wir die Hälfte der Verspätung aufgeholt. Wir verteilen uns auf die Hotels. Die Betreuer des Rail-In-Clubs wohnen am nächsten beim Bahnhof, weil sie nach dem Aufräumen des Zuges erst spät ins Bett kommen und am Samstagmorgen um fünf Uhr schon wieder den Kochherd einheizen müssen. Dennoch muss kurz vor Mitternacht einer der Betreuer noch umquartiert werden, weil sein Zimmer schon von einer Akademikerin belegt ist.

### ***Freitag, 17. August 1990***

#### **Wahltag - schwarze Wolken, weisser Schnee**

Nach programmgemäss verbrachter Nacht (mit Fragezeichen hinter dem Wort "geruhsam" - viele Zimmer hatten Blickkontakt zur Strasse) versorgen sich die hitzegewohnten Schweizer mit den nötigsten Utensilien zum schadlosen überstehen des unterwarteten Regens und Schnees (auf der Zugspitze).

Das Kreischen der Stubaitalbahn hat Peter Scheidegger so beeindruckt, dass er seine Frau allein auf die Zugspitze schickt und selber die Linienführung des "Überlandtrams" bis zum Bahnhof studiert, um Argumente

und Ideen für die Verlängerung des Muri-Bähnli zu sammeln bzw sich bestätigen zu lassen.

Angesichts der Sintflut und unterstützt von der Eloquenz von Maurus kauft sich Frau Birchler leichte, farbige, waschechte Turnschuhe. Ich stelle fest, dass an meiner Regenhaut zwei Drittel der Knöpfe fehlen, finde gleichfarbige, wenn auch etwas grössere zu 2 Schilling im Kaufhaus und Karin Känzig findet sich bereit, sie unter den Kennerblicken von Frau Dr Huber anzunähen, noch bevor der Zug nach Jenbach abfährt.

Völlig durchnässt ist auch Armin Jucker, der mitten in der Nacht aufgestanden ist, um die Kreuzung der Schlachthoffahrleitung mit dem Trolleybus zu besichtigen, die wir zwei Minuten nach der Ausfahrt von oben sehen können. Dem Vernehmen nach sei anlässlich einer Fehlschaltung hier schon ein Bus in Flammen aufgegangen.

In Jenbach besichtigen wir die traditionsreichen Jenbacher Werke, die aus der 1481 gegründeten Jenbacher Hütte hervorgegangen sind.

Hier wurde früher Silbererz aus Schwaz (wo auch Paracelsus studierte) verarbeitet, sowie Spateisenstein, den man im Tagbau abbauen konnte.

Jenbach war seinerzeit der grösste Schmelzbetrieb Europas. Im Krieg wurden dann Triebwerke für die V1 und V2 Raketen gefertigt, nach dem Krieg Milchkanen, Besteck und Kochtöpfe.

In den fünfziger Jahren kamen als Diversifikation 4- und 2-Takt-Dieselmotoren dazu, zuerst für Kleinloks zuletzt für die Triebwagen der Reihe 5047. Enge Verbindungen mit der Schweizer-Wagenbau-Industrie brachte der Lizenzbau der Schlieren-Wagen und ihre Weiterentwicklung zu den österreichischen 26,4 m Inlandwagen. Heute verkehren fast fünfhundert Wagen der niedrigen Schweizer-Bauweise.

Nach all diesen im Wechselgesang zweier leitender Herren vorgetragenen Erklärungen dürfen wir uns noch alkoholfrei erfrischen, bevor wir zur eigentlichen Werkbesichtigung schreiten.

Bis auf eine 40 Millionen Schilling schwere Maschine zur spanabhebenden Bearbeitung grosser Werkstücke sind die Arbeitsmittel höchst konventionell.

Zum Abschied erhalten wir einen Taschenrechner zur leichteren Umrechnung von Schilling in Franken geschenkt.

Dann stürzen wir uns alle zur individuellen Verpflegung in das gleiche Restaurant. An unserem Tisch gibt es eine Marktplatte: je ein Schweins-, Rinds- und Kalbsplätzli, Speck, Cervelat, vier verschiedene Salate (Rüebli zählen nicht) und Pommes-Frites.

Mehr oder weniger pünktlich und erfrischt treffen wir uns im Depot der Zillertalbahn wieder. Die Dampflok für unsere Rückfahrt aus Mayerhofen steht vorgeheizt vor dem Schuppen. Auf der anderen Bahnofsseite dampft und pfeift die Achenseebahn - eine Atmosphäre wie vor hundert Jahren.

Die Zillertalbahn hat eine gut eingerichtete Schmiede. Unser Küchenwagenbetreuer, Werkmeister Otmar Weiss (der mit der gedruckten Krawatte auf dem weissen T-Shirt), packt einen Hammer und schlägt rhythmisch auf den Amboss - gelernt ist gelernt. Der Panzer-Instruktor Franz Beck assistiert mit Ausdrücken aus der Fachwörterkiste.

Der Mittelwagen des dreiteiligen Diesel-Pendels nach Mayerhofen ist für uns reserviert. Die enge Bestuhlung hilft uns, das kalte Wetter zu vergessen.

Das Zillertal ist erstaunlich breit, flach und grün. Mayerhofen ist voller Touristen, so dass wir in unserer zum Teil abenteuerlichen Bekleidung gar nicht auffallen. Die einen nehmen den kleinen Braunen vor dem Shopping, die anderen machen es umgekehrt; wieder andere bestellen eine Wurst, die sie dann nicht essen mögen, weil sie zu roh ist.

Das Dorf besteht aus Hotels und Souvenirläden, die ihr Sortiment so gewählt haben, dass die Gebrauchsfähigkeit der Gegenstände den Erinnerungswert bestimmt nicht beeinträchtigt.

Am Bahnhof wartet der Dampfzug auf uns. Er hat gleichviele Wagen wie unsere Ost-West IC und führt sogar einen Speisewagen. Die Wagen haben zwar keine Toilette, dafür fliessend Wasser (- von der Decke -).

Armin Jucker repariert mit brachialer Gewalt und seinem Swiss Army Knife eines der schmalen Fenster, das durch geschickten Zug am Lederriemen vor dem Verschwinden in der Versenkung gehindert werden kann.

Die Laufeigenschaften sind die eines hölzernen Känguruhs, das sich im Hakenschlagen übt.

Von Zeit zu Zeit verbrennt der Heizer Putzfäden, damit sich der schwarze Rauch besser von den weissen Wolken abhebt, aus denen es Bindfäden regnet.

Dank dem Lokpfeifen-Ständchen anlässlich der Notbremsung vor einem Bahnübergang kommen wir mit rund zehn Minuten Verspätung nach Jenbach, wo es zur unfreiwilligen Paralleleinfahrt mit dem EC 25, Erasmus, kommt.

Im Laufschrift steigen wir um. Dennoch dürfte in der Störungsmeldung des Betriebs stehen "EC 25, Mehrverspätung 5' wegen Frequenz".

Der Erasmus kommt übrigens aus Amsterdam und nicht aus Rotterdam, wie sein Namen vermuten liesse. Er fährt auch nicht nach Basel (wo Erasmus von Rotterdam 1536 starb). Als einziges Pendant zum "bedeutendsten Geist des deutschen Humanismus" wendet er sich mit seinen leicht antiquierten Abteilwagen gegen die Reformbestrebungen modernen Fahrzeug-Designs, wie sich der alte Erasmus seinerzeit gegen

Luther gewandt hat.

Erschöpft von der geistvollen Fahrt stürzen wir uns kopflos ins Hotel, um uns bald mit weltlicher Eitelkeit herausgeputzt, den Gaumenfreuden des Nachtmahls ergeben zu können.

In künstlerischer Freiheit und mit einer Vorliebe für runde Sachen hat der Hotelkoch das Menü abgewandelt: Der Reisring ist ein Reiskopf und die Schokoladetorte eine Eiskugel mit Sosse. Hans Werlen und ein paar Gleichgesinnte verlassen die Tafelrunde auf der Suche nach den süßen Seiten des Lebens und kehren nicht zurück, obwohl sie es hoch und scheinheilig versprochen haben.

## **Samstag, 18. August 1990**

### **Zwischen hohen Bergen und auf hoher See**

Erstmals auf dieser Reise müssen wir früh aufstehen. Unsere Wagen sind von den Betreuerinnen liebevoll vorbereitet worden und in der Küche kocht seit Stunden der Schinken. Walter Ellenberger löst mit diplomatischem Geschick die Kontroverse um die Fahrausweise der Nichteisenbahner für die Strecke Ehrwald - Schönbiel.

In Garmisch wird unser Zug "gestürzt" wie die Österreicher sagen. Die 1042er soll an unseren Küchenwagen cum Bar gekuppelt werden. Irgendwo auf dem langen Weg über die UIC-Merkblätter ist die Anordnung der Hauptluft- und der Hochdruckspeiseleitung vertauscht worden. Der Rangierarbeiter steht ratlos davor und ein Dutzend Fachleute in Zivil wissend aber machtlos daneben.

Als der als Koch verkleidete Werk- und Schmiedemeister im Wissen um seine fachliche Autorität den richtigen Ratschlag gibt, schlägt der Rangiermeister diesen (letzteren) - vollends verunsichert - in den Wind und wartet auf das Uniform-unterstützte Machtwort des Fahrdienstleiters. Kleider machen Leute...

Die Konfusion um die vertauschten Schläuche hat uns zehn Minuten Verspätung eingetragen und auf jeder Station kommen noch ein paar dazu, weil unsere Wagen immer am Perron halten und die zahlenden Fahrgäste auf den Schotter aussteigen müssen.

Mit seinem österreichischen Charme entschuldigt sich der Zugführer für die Verwirrung in Garmisch und wir uns bei ihm für die Unannehmlichkeiten, die wir bereiten. Wenigstens gibt es keine Gegenzüge, auf die wir die Verspätung übertragen könnten.

Als ich in den hinteren Zugteil gehe, um den Zug in seiner ganzen Länge im mittlerweile sonnenbeschienenen Bergland fotografieren zu können, bittet mich der Zugführer ihm eine Schweizer-Eisenbahnermütze zu beschaffen. Ich leite die Anfrage postwendend an den omnipotenten Kreis der Mitte weiter und gehe davon aus, dass unser Kollege mittlerweile adäquat bedient worden ist.

Ab Reutte fahren wir thermisch und auch in den Wagen steigt die Temperatur. Die DB hat uns eine sehr angenehme Extrazug-Fahrordnung ausgearbeitet. Dreiviertelstunden fahren wir wie ein Schnellzug, dann haben wir eine Viertelstunde Pause. Viele haben zuwenig D-Mark dabei und so setzt ein Geldwechseln unter den Reiseteilnehmern ein, das manche SBB-Wechselstube vor Neid erblassen liesse. Der Taschenrechner aus Jenbach macht's möglich.

Vor halb drei landen wir in Lindau. Der Bayerische Hof liegt gerade gegenüber und der organisierte Gepäcktransport bis ins Hotelzimmer dient höchstens zur Unterstreichung des fürstlichen Charakters der Herberge. Hier kann man das Fragezeichen hinter geruhsam getrost weglassen.

Nach einem kleinen Stadtrundgang und dem Anhören des Kurkonzerts von der Spitze des Leuchtturms aus reicht es noch für einen kühlen Long Drink auf der Terrasse der Hotelbar.

Beim Nachtessen sind wir erstmals (fast) alle in einem Raum versammelt, was unserem Präsidenten Gelegenheit zu einer Ansprache gibt. Die Weinkarte ist sehr einfach gehalten, um jeden Zweifel bezüglich Menge oder Qualität auszuschalten. Umso raffinierter sind die Garderoben der Damen.

Auf verschlungenen Wegen aber unbehelligt passieren wir den Zoll und lassen uns in der österreichischen Version unseres NPZ nieder, wo ich einige unserer Begleiterinnen um die Erlaubnis bitte, sie fotografieren zu dürfen.

Neckisch bezieht mich Frau Lauber der Unhöflichkeit, weil ich mit meiner tardiven Fotografiererei den Damen ungenügende Attraktivität auf dem vorangegangenen Teil der Reise zuschreibe.

Erstaunlich flüssig wälzen sich die viereinhalbtausend Besucher ins Freilichttheater und erstaunt nehmen wir vor der surrealistischen High-Tech-Bühne platz. Die Zusammenfassung der Handlung im Programmheft hilft der leicht verblassten humanistischen Bildung wieder auf die Sprünge. Die Erläuterung des Symbolgehalts der bevorstehenden Wasserspielereien tut ein übriges, so dass wir dem Holländer gelassen entgegensehen können.

Um die Umstellung auf die moderne Dramaturgie zu erleichtern, streut die jungverliebte Senta während der Ouvertüre Blumen auf den schlafenden Erik. Der imaginäre Modellschiff-Holländer mit roter Takelage und der Flintenschuss Eriks auf seine in traumhaftem Unvermögen am Leuchtturm herumkletternde Senta bilden dann schrittweise den Übergang zum eigentlichen Geschehen.

Interessant ist die Darstellung des fliegenden Holländers als leinwandverhüllter Fertighaus-Kubus mit

Gasbeton-Wänden.

Sentas Auftritt auf dem schwimmenden Liegebett, vor dem schwimmenden Flügel oder im Wasser stehend mag zwar ihre fließende Traumgestalt symbolisieren, führt aber über das Mitleid mit ihren nassen Füßen zu einem möglicherweise ungewollten Verfremdungseffekt.

Die im zweiten Akt versinkende Spinnerei mag den einen oder anderen an den in der Versenkung verschwundenen Spinnerclub erinnern haben. Etwas kitschig wirkten auf mich die plötzlich alle Konturen umrandenden Lichterschlangen. Es fehlte nur noch, dass sie farbig blinkten.

Durchaus imposant und pulsierend wirken das im Seegang schaukelnde Schiffsdeck und Feuerhaus mit dem übergrossen Steuerrad und den computergesteuerten Wasserfontänen.

Die auf den holländischen Würfel geworfenen (projizierten) Bilder konnte ich nicht erkennen. Zeitweise sahen sie aus wie Einsteins Gesicht in Agonie verzerrt.

Warum beim letzten Refrain von "Steuermann lass die Wacht" der Angesprochene ins Wasser fallen muss, weiss ich nicht. Vielleicht muss sich der Stuntman vor seinem 30 m Sprung auf das kalte Wasser vorbereiten? Vielleicht entstand die Szene auch aus einer Nutzwertanalyse des Spielens auf dem Wasser?

Erstaunlich ist, wie gut man den Gesang der Darsteller orten kann, obwohl sie nur über Lautsprecher zu hören sind. Die Delta-Stereophonie hat hier ganze Arbeit geleistet.

Die Wiener-Philharmoniker sind nur beim Einmarsch in die Arena (bzw in Dalands Schiff) und bei ihrem Auszug zu sehen. Sonst könnten sie genauso gut aus der Konserve kommen.

Wenn dies auch alles etwas zynisch klingen mag, hat mir die Aufführung doch sehr gut gefallen. Ich halte sie für einen mutigen Versuch, die vordergründige Handlung durch eine Darstellung von Geist und Psyche abzulösen.

Mit Denkanstössen und Gesprächsstoff reich versehen, machen wir uns auf den Fussmarsch zum Dessertschiff Montafon, das im Hafen auf uns wartet, um unserem Körper das gleiche Mass an Nahrung zu kommen zu lassen, das unser Geist soeben aufgenommen hat.

Leider hat der Kapitän vergessen, die Kaffeemaschine einzuschalten und Gläser mitzunehmen. Der Weisswein wird wie alle übrigen Getränke in Halbliter-Plastic-Bierbechern serviert. Der Kaffee folgt etwas später.

Petites, atroces exclamations einzelner Reiseteilnehmer sind die Folge. <sup>[1]</sup>

Alles wird überkompensiert durch das reichhaltige, farbige, süsse Patisserie-Buffet, dessen Vielfalt die neugierigen Reisekollegen vor ernsthafte Kapazitätsprobleme stellt - die Augen sind grösser als der vom Seegang etwas beeinträchtigte Appetit.

Wir kehren so spät, müde und satt zurück, dass wir sogar in einem schlechteren Hotel gut geschlafen hätten.

## **Sonntag, 19. August 1990**

### **Sonntag**

Mit Sonnenschein und steigenden Temperaturen bricht der letzte Reisetag an.

Im Schlepptau einer V 100 fahren wir dem Bodensee entlang. Sie hat keine Speiseleitung, so dass sich die Bremsschlauchkonfusion nicht wiederholt. Christina Fiechter bleibt ferienhalber in Lindau zurück, dafür stösst Vater Scheidegger zu uns.

Im Laufe des Vormittags schenkt uns Rail In einen Süssmost und Kambly-Goldfischli.

Erstaunlich zackig geht das Einfahren in das strategische Sauschwänzle: Weiche entriegeln, umlegen, vorbeifahren, zurücklegen, verriegeln, weiterfahren. Es bleibt kaum Zeit alle Köpfe zu fotografieren, die aus den Fenstern hängen wie Hühnerschnäbel durch die Gitter der Käfige.

Herr Hofrat Zimmermann, Direktor der Wutachtalbahn ist, von einem Freimitglied avisiert, mit seiner Gattin von Frankfurt her angereist und untermalt die pittoreske Fahrt mit seinen wohlgesetzten Erläuterungen. Wir staunen, wieviele Millionen das Land in die Erhaltung des Kulturdenkmals und die Armee in die Prävention eines feindlichen Akts der Schweiz investieren und wie klein diese Beträge gemessen an den umfassenden Erneuerungen an der zwanzig Kilometer langen Vollbahn sind.

Hunderte erwarten mit gezückter Kamera den Dampfzug, der sogar pünktlich und mit einem Sammelsurium leichter Schweizer Stahlwagen (von SBB und Sihltalbahn) angeschnauft kommt.

Sofort nach dem Mittagessen nehmen die Hostessen die Bestellungen für das Nachtessen auf, die in Anbetracht des soeben genossenen Risotto ai funghi eher spärlich einlaufen.

Auf perfekt unterhaltener, verkehrsarmer Doppelspur fahren wir an den berühmten Kraftwerkstandorten (Leibstatt, Laufenburg, Schwörstadt, Kaiseraugst) vorbei, für einmal ohne deren Energie zu bedürfen.

Wie es sich gehört, fahren wir von Basel Bad elektrisch nach Basel SBB, wo wir sogar vorzeitig eintreffen. Die Wartezeit wird zur telefonischen Ankündigung der bevorstehenden Heimkehr, zum Kauf der letzten Souvenirs und kauziger Vergissmeinnichts verwendet.

Die auf dem Zug ausharrenden Berner-Passagiere verabschieden sich von den Aussteigern. Selbst einzelne Berner wechseln in den klimatisierten, für das normale Publikum geöffneten EW IV des IC nach Bern. Haben sie genug Gesellschaft, frischen Wind, Lärm, wollen sie "echte" erste Klasse fahren oder einfach einmal allein sein ?

Wahrscheinlich wollen sie in Ruhe die Minuten suchen, die wir auf der Fahrt nach Bern verlieren werden.

Am längsten bleiben die Kontakte zum Kreis II erhalten. Bier und Penne al Sugo werden noch in Olten vom Küchenwagen in den auf dem Nachbargleis wartenden Schnellzug nach Luzern hinübergereicht. Das Besteck (aus Plastik nicht aus Jenbach) fliegt hinterher.

Das letzte Abschiednehmen beginnt:

Von Frau Ellenberger, die ihrem Sohn bis zum Schluss mit einem strahlenden Lächeln zur Seite stand, von Marco Hunziker, dem Chefkoch, der uns zusammen mit Otmar Weiss, Franz Beck, Hans Michel und Walter Seiler drei Tage lang so gut bewirtet hat, von den Hostessen, Hedy Michel, Franziska Seiler, Edith Ritschard, Doris Werren, die uns unermüdlich, unerschütterlich und mit Humor mit Speis und Trank bedienten und von Walter Ellenberger, der wie ein guter Steuermann die anrollenden Wogen voraussah, Gegensteuer gab und aufwallenden Ärger und Sorgen sorgsam in seiner Brust einschloss, um uns die Tour unbeschwert geniessen zu lassen.

---

[1] Diese Wortwahl mag eigenartig berühren. Rein phonetisch ergeben aber die ersten drei Silben der französischen Wortfolge den Namen sich beschwerenden Reiseteilnehmers.