

Adieu Schlafwagen?

Ach wie war es doch vordem, alles so einfach und bequem – nein, hier ist nicht die Rede von den Kölschen Heinzelmännchen, sondern von einer Art des Reisens, der viele nachtrauern werden: Der Nachtzug steht auf dem Spiel. Noch ist es nicht amtlich, dass die Deutsche Bahn AG (Konzernsparte DB Nachtzug, Teil von DB Reise & Touristik), ihre wenigen noch verkehrenden Nachtverbindungen einstellen will – selbiges gilt auch für die Autoreisezüge und wer früher Meldungen für einen Aprilscherz hielt, dass Pkws künftig von der Bahn per Transport-Lkw die Autobahnen verstopfen sollen, der wurde eines Besseren belehrt. Nun gut, die Lösung hat ja etwas für sich: Wenn die Lokführer mal wieder streiken, was sie ja gelegentlich (und derzeit wieder) tun, dann wäre wenigstens das Auto – falls es so etwas bei Autobahntransporten gibt – pünktlich am Zielort.

Dabei bin ich immer gerne nachts Zug gefahren, nicht unbedingt im Schlafwagen, der erforderte halt ein gewisses Budget. Aber es gab (und gibt) nur wenig Schöneres, als frühmorgens an einem Bahnhof anzukommen, auszusteigen und der Stadt beim Aufwachen zuzuschauen. Das gilt sogar für Braunschweig, obgleich hier schon eine geraume Zeit kaum noch Nachtzüge halten. Vor dem Mauerfall bin ich beispielsweise gerne mit dem „Ost-West-Express“ nachts von Braunschweig nach Berlin oder vor allem zurück gefahren. Damals brauchten die Züge oft noch vier bis viel mehr Stunden zwischen hier und der damaligen Insel der Freiheit, West-Berlin, aber dafür bot sich die Gelegenheit, ein schweres mitternächtliches Sommergewitter (ja, ja, die gab es damals auch schon) kurz vor der Magdeburger Elbbrücke vom Zugfenster aus zu verfolgen oder auf einem Abstellgleis mitzuerleben, wie dampfbespannte Güterzüge am internationalen Schnellzug (oder Interzonenzug) vorbeizischten. Später bin ich dann auch im Liegewagen gefahren, nicht nur nach Brüssel oder Paris, sondern auch via Paris nach Lissabon – tolle Tour.

Die zumindest könnte es weiter geben, falls nicht die germanophilen Franzosen meinen, der DB beim Einsparen profitabler Sparten naheifern zu müssen. Profitabel? Oh ja, die DB verdient mit ihren Nachtzügen richtig Geld, die Dinger sind voll, wer kurzfristig reisen will, kriegt oft keinen Platz mehr, nicht einmal im Ruhewagen, sondern sollte schon ein, zwei Wochen zuvor buchen. Und dennoch



Ach war das schön, spätabends im kühlen Norden ein- und frühmorgens im sonnigen Süden aussteigen.

Foto: NAC, wikipedia

möchte die DB AG diese Züge loswerden, versteht das einer? Ich schon. Es ist das bekannte Credo neoliberaler Manager: Wenn du ein Werk (oder einen Betriebszweig) hast, der Gewinn macht, stell ihn ein, denn nur so kannst du sparen. Und sparen ist das Mantra der Zeit, koste es, was es wolle!

Auch die Ruhewagen werde ich missen, obwohl manchmal die Fahrt in ihnen eine harte Nervenprobe war. So auch damals, als ich von Hannover mit dem „Komet“ in die Schweiz fuhr und in den Sesseln auf der anderen Gangseite zwei junge Schweizer Bergwanderer schliefen, die 14 Tage durch norwegisches Gebirge gestiefelt waren, ohne einmal Schuhe oder Socken zu wechseln. Im Zug zogen sie die Schuhe dann aus, die Socken behielten sie an, dem Rest des Wagens stockte der Atem. Dagegen kommt keine Klimaanlage an. Und was glauben Sie, wie angenehm die abgasgeschwängerte Stadtluft Basels mir am nächsten Morgen vorkam? Eben, und dann das Frühstück erst. Aber das ist eine andere Geschichte.

Schlafwagen und Nachtzug, ich werde euch vermissen, aber vielleicht kommt ja doch jemand bei der DB AG zur Vernunft. Sonst muss ich halt auf die Transsib ausweichen ...

Stefan Vockrodt

