

FRUTIGLÄNDER



DIE ZEITUNG FÜR ADELBODEN, AESCHI, FRUTIGEN, KANDERGRUND, KANDERSTEG, KRATTIGEN UND REICHENBACH

«Frutigländer», 29.11.2019



Träumen vom und beim Reisen

Mit dem Nachtzug «Lunatic Express» reiste ich im Februar 1983 von der kenianischen Hauptstadt Nairobi in die Hafenstadt Mombasa. Damals war das noch eine Schmalspurstrecke. Aber die Schlafwagen standen den europäischen Modellen bezüglich der Sauberkeit und des Komforts in nichts nach. Der Service an Bord war auf vergleichbarem oder gar höherem Niveau: Mehrgangmenü, gepflegtes Weinangebot, Silberbesteck, Porzellanteller und Kristallgläser erinnerten an die Zeiten, als das Land noch zum britischen Empire gehörte.

Für die Passagiere war die Fahrt vom Hochland (1750 Meter) ans Meer «irre»: Harte Schienenschläge, Rütteln und Schütteln folgten sich just in den Momenten, als der Schlaf mich jeweils übermannen wollte oder ich aus kurzen Träumen aufgerissen wurde. Beim Morgengrauen gab es dann unvergessliche Ausblicke auf eine vielfältige und sich dauernd verändernde Landschaft, durch die sich der ausgesprochen lange Zug mit einigen Güterwagen am Ende schlängelte.

«Caledonian Sleeper» heisst Europas längster Nachtzug. Er verkehrt sechs Mal die Woche zwischen London und Schottland. Die 16 Wagen lange Komposition wird unterwegs aufgeteilt in einen Teil nach Fort William an der Westküste, einen anderen nach Aberdeen an der Nordsee und den dritten mit dem Lounge Car in die Hochland-Kapitale Inverness. Dieser ist eine Mischung zwischen Pub und Speisewagen. Das Angebot ist beeindruckend: schottische Spezialitäten wie Rauchlachs, Wild und Lamm zum Hauptgang. Danach schottischer Cheddar von den Inseln Arran und Orkney sowie Brie vom Mull of Kintyre oder Whisky-Orangenpudding. Dazu gibt es Weine aus vier Kontinenten und schliesslich neun Single Malts.

Hoch zu und her ging es einst auch auf den «City Night Line»-Zügen aus der Schweiz nach Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen, Berlin und Prag sowie im EuroNight nach Florenz und Rom. Spitzenreiter unter den Nachtzügen war der spanische Hotelzug «Pau Casals» von Zürich über Bern nach Barcelona mit dem Barwagen für den Apéro und dem Speisewagen mit frisch zubereiteten Mahlzeiten.

Die Nachtzüge aus der Schweiz und in die Schweiz sind weitgehend ausgestorben. Oder wurden, wie ein Kenner der Materie kürzlich ausführte, von der Deutschen Bahn «ausgebremst, verschwiegen, kaputt gerechnet, schlechterechnet, vernachlässigt und plattgemacht». Es gibt jedoch Silberstreifen am nachtdunklen Horizont: Die Österreichischen Bundesbahnen fahren nach wie vor ihre NightJets von Zürich nach Wien und Graz. Zudem suchen sie in ganz Europa fahrtüchtiges Material, um wieder ein Nachtzugnetz in Schwung zu bringen. Sie haben auch 13 neue, siebenteilige Kompositionen bestellt – allerdings ohne Speise- oder Loungewagen!

Die SBB zieren sich (noch): «Wir betreiben den internationalen Personenverkehr ausschliesslich auf Kooperationsbasis», lassen sie ausrichten. Doch wer kein Geld in die Hand nimmt, ist nur halb bei der Sache. Das ist bedauerlich. Denn Nachtzüge bringen auch Feriengäste in unser Land. Wie einst die City Night Line an Winterwochenenden von Amsterdam und Hamburg nach Brig, mit Halt in Spiez, Frutigen, Kandersteg und Goppenstein.

KURT METZ
MAIL@KURTMETZ.CH