

## Unsere Zeitzeugen berichten

### Karsten Wriede

#### **Erinnerungen an den legendären Alpen-See-Express**

Es ist mal wieder Freitag im Spätsommer des Jahres 1969. Zwei junge, miteinander befreundete Männer, ihres Zeichens Jurastudenten, machten sich auf den Weg vom Rechtshaus in der Schlüterstraße zum Bahnhof Hamburg-Altona. Dort angekommen betraten sie ein Büro, um erneut jeweils einen für ihre finanziellen Verhältnisse lukrativen Vertrag zu unterschreiben, der sie für die nächsten beiden Tage, nämlich bis zum folgenden Sonntag, zu Schlafwagenschaffnern im sogenannten "Alpen-See-Express", einem Sonderzug für Urlaubsreisende, machte.

An diesen Sonderzug waren – entweder vorn oder hinten – stets zwei dunkelblaue



Schlafwagen der französischen Compagnie Internationale des Wagon-Lits et des Grands Express Européens, der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG), angehängt. Der Rest des – stets langen – Zuges bestand aus

Liegewagen der seinerzeit noch nicht privatisierten deutschen Bundesbahn, in denen jeweils ein sogenannter "Page" Dienst tat.

Ziele dieser Fahrten waren die Orte Rijeka im damaligen Jugoslawien, heute Kroatien, Mestre (vor Venedig) und Verona in Italien sowie der Grenzort Ventimiglia an der italienischen Riviera und das spanische Portbou an der französisch-spanischen Grenze.

Nach Aushändigung einiger wesentlicher Unterlagen und Utensilien, u. a. Listen mit den Namen der Reisenden und den Bahnhöfen, in denen sie zusteigen sollten, ging es für uns weiter Richtung Eidelstedt, wo der besagte Zug gereinigt und abfahrbereit stand und auf seine Begleiter, also u. a. auch auf mich und meinen Kommilitonen, wartete, den wir alle "Karl" nannten, obwohl er nicht so hieß, aber irgendwie so aussah; leider habe ich den liebenswürdigen und humorvollen "Karl" trotz aller Ermittlungsbemühungen aus den Augen verloren, was ich sehr bedauere.

Diese Schlafwagen der Baujahre zwischen 1929 und 1942 verfügten nach meiner Erinnerung über ca. 15 Zweierabteile mit Waschgelegenheit, in denen die beiden

Sitzplätze für die Nacht in Betten umfunktioniert werden mussten. Es gab also für uns nach Fahrtantritt und mit einsetzender Dämmerung genug zu tun, um den Reisenden, die, beginnend an verschiedenen Hamburger Bahnhöfen, Richtung Süden zustiegen, eine möglichst angenehme Fahrt bis zu ihrem Ziel zu ermöglichen. Der Vorteil dieser Abteile bestand darin, dass verheiratete und unverheiratete Paare ungestört waren und ihre Zweisamkeit genießen konnten.

Auf einer der Reisen waren zwei Paare mit unterschiedlichen Nachnamen, also offenbar unverheiratet, die laut Namensliste in Bebra und Fulda zustiegen, nach Geschlechtern getrennt auf zwei Abteile verteilt worden; die beiden Damen und die beiden Herren sollten also jeweils ein Abteil beziehen, was einem der Herren deutlich missfiel, der mich dann – ich gestehe es zu meiner Schande – mit einem üppigen Trinkgeld für ein noch leeres Abteil bestach. Was sich dort dann möglicherweise abspielte, vermag ich nicht zu beantworten und wäre im Übrigen reine Spekulation.

Für uns war die Reise dagegen alles andere als angenehm. Wir hatten nämlich zum Schlafen – und das mussten wir nach getaner Arbeit aus physischen Gründen natürlich irgendwann auch einmal – kein eigenes Abteil, sondern eine gerade mal ca. 30 Zentimeter breite herunterklappbare Pritsche am Ende des überaus zugigen Ganges; die Breite entsprach in etwa der Länge eines Lineals. Nun war ich damals zwar noch etwas schlanker und robuster, aber diese minimale Breite bedeutete doch für meinen "Bodymaßindex" eine echte Herausforderung, zumal man ständig Gefahr lief, herunterzufallen und auf dem harten und schmutzigen Boden aufzuschlagen. Diese Unterbringung hatte also nicht einmal die Qualität eines Liege-, geschweige denn eines Schlafwagens! Mit anderen Worten: In dieser Situation war an Schlaf während der Nacht kaum zu denken. Und entsprechend fühlte ich mich am nächsten Morgen auch – nämlich gerädert!

Hinzu kam, dass diese "Luxuswagen" im Vergleich zu den technisch moderneren Liegewagen über keine mit einem Schalter zu bedienende Elektroheizung verfügten, sondern noch mit Kohle beheizt werden mussten. Man musste also, und das auch während der Nacht, ständig aufstehen und nachlegen, wenn's zu kalt wurde. Wir haben dann angesichts dieser unerträglichen Zustände sehr schnell – eigenmächtig – beschlossen, dass, komme was wolle, erst dann geheizt wird, wenn die Temperatur im Wagen unter 15 Grad fällt und wir die Nacht, natürlich stets im Einverständnis mit einem verständnisvollen "Pagen", in einem leeren Abteil des benachbarten Liegewagens verbringen, um möglichst gut ausgeruht den nächsten Morgen anzugehen; so viel "Luxus" musste einfach sein. An Körperpflege war hingegen nicht zu denken. Im Klartext: Nach Rückkehr am Sonntagvormittag sah man zuweilen aus "wie Sau"!

Dem Vernehmen nach wurde das lästige Heizproblem von einem mir nicht näher bekannten Kollegen auf andere Weise und durchaus kreativ gelöst: Dieser soll nämlich aus purer Verzweiflung vor Frankfurt so viel Kohle in den Ofen seines Schlafwagens geschaufelt haben, dass das Feuer im Frankfurter Hauptbahnhof aus dem Dach schlug, dieses in Mitleidenschaft zog und die dortige Feuerwehr gerufen

werden musste, um Schlimmeres zu verhindern. Die beruflichen und sonstigen Konsequenzen für ihn kann man sich leicht ausmalen.

Am nächsten Morgen war dann das Frühstück für die Gäste angesagt; die Preise für die dafür benötigten Produkte, die in einem gesonderten Abteil verwahrt wurden und natürlich nicht "Bio" waren, waren nicht frei verhandelbar, sondern vorgegeben und nicht gerade günstig. Für diese "Lebens"mittel war natürlich Platz im Schlafwagen vorhanden, für uns und unsere simplen Bedürfnisse, wie bereits erwähnt, leider nicht.

In Rosenheim fand in der Nacht von Freitag auf Samstag sodann die verkehrstechnische "Hochzeit" statt: Es gab seinerzeit nämlich nicht nur den Alpen-See-Express aus Hamburg-Altona, sondern auch einen aus Dortmund. Beide Züge wurden in Rosenheim zusammengekoppelt mit der Folge, dass der Zug nunmehr eine noch größere Länge aufwies. Diese wurde danach insofern zum Problem, als die Bahnsteiglänge – und hier fällt mir insbesondere die Strecke zwischen dem Brenner, der Grenze zwischen Österreich und Südtirol (Italien), und Verona ein – regelmäßig nicht mehr ausreichte und die Zugenden, in denen die Schlafwagenschaffner aus Hamburg und Dortmund, also auch ich, Dienst verrichteten, daher auf freier Strecke hielten, um Fahrgäste aufzunehmen. So eine Zugtür erscheint ziemlich hoch, wenn man nicht auf dem Bahnsteig, sondern in Gleisbetthöhe davorsteht und den Gästen beim Einsteigen behilflich sein will!

So habe ich es wiederholt erlebt, dass ich mühsam aussteigen musste, um Reisende und ihr nicht selten zahlreiches Gepäck vom Schotterbett aus in den Wagen zu wuchten – stets in der Hoffnung, selbst noch rechtzeitig wieder hinein- und mitzukommen. In einem Fall, nämlich auf der Brennerstrecke, schaffte ich es um ein Haar nicht: Der hier von einer Elektrolokomotive mit entsprechender Beschleunigung gezogene Zug setzte sich nämlich in Bewegung, als die Zugtür noch durch Reisende und deren Equipment versperrt war. Ich bin dann im Gleisbett neben dem ständig schneller werdenden Zug bis zur übernächsten Tür, also der ersten des benachbarten Schlafwagens, gespurtet und wurde dort von "Karl", meinem befreundeten Kommilitonen, der mein Dilemma glücklicherweise erkannt hatte, hineingezogen. Ich hatte also noch mal Glück; es hätte auch anders ausgehen können.

Ja, Verona! Diese wunderschöne Heimatstadt von Romeo und Julia, zu der ich mindestens achtmal gefahren bin, wollte ich mir jedes Mal in der Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt anschauen. Dazu kam es jedoch nie, weil wir, die wir auf dem Brenner noch pünktlich waren, in Verona aus mir nicht bekannten Gründen jeweils so viel Verspätung hatten, dass es gerade noch im Bahnhofsrestaurant zu Spaghetti mit Tomatensauce reichte; diese Konsequenz war zwar kulinarisch gerade noch in Ordnung, war aber im Hinblick auf meinen Sightseeing-Wunsch schon sehr ärgerlich und frustrierend. Zu Zeiten von Mussolini sollen die Züge ja angeblich noch pünktlich gewesen sein. Irgendetwas musste sich danach bei der italienischen Staatsbahn verändert haben.

Ob ich meine wiederholten Enttäuschungen sodann an den neuen Fahrgästen ausgelassen habe, weiß ich nicht mehr. Was ich allerdings erinnere, ist folgende Begebenheit: Als ich die beiden Betten auf der Rückfahrt kurz hinter Verona im erkennbaren Schweiß meines Angesichts in einem der Abteile herrichten wollte, erklärte mir eine ältere Dame voller Mitgefühl: "Junger Mann, lassen Sie mich das mal machen, ich kann das besser!" Ich habe ihr natürlich nicht widersprochen und mich voller Dankbarkeit nolens volens dem nächsten Abteil zugewandt.

Aber es gab auf diesen Fahrten auch durchaus längere Pausen zwischen Ankunft und Rückfahrt. In Mestre, dem Bahnhof Venedigs, hatte ich die Gelegenheit, meine damalige Familie zu treffen, die seinerzeit im benachbarten Jesolo an der Adria Urlaub machte. Wir haben nach meiner Erinnerung mehrere Stunden in Venedig verbracht.

Es waren insgesamt gesehen interessante Erfahrungen, die ich trotz aller Mühsal nicht missen möchte. Ich kann seither gut verstehen, mit welchen Schwierigkeiten und Zumutungen Beschäftigte der Reisebranche immer wieder konfrontiert werden. Denn leider erweist sich nicht jeder Reisende als angenehmer Zeitgenosse, zumal dann, wenn es Probleme gibt. So verlangte beispielsweise eine vielköpfige Familie aus Kreiensen in Niedersachsen, die am falschen Ende des Zuges stand und dort auch noch einstieg, ich solle deren 14 Koffer allen Ernstes durch die engen und ständig von Fahrgästen verstopften Gänge zu "meinem" Schlafwagen am anderen Ende des Zuges schaffen. Meine zwar höfliche, aber deutliche Reaktion kann man sich denken!