

# S C H L A F W A G E N

Von

KARL CHRISTIAN v. LOESCH

Es passieren die merkwürdigsten Dinge. Ich fuhr an einem Freitag abend nach Wien, mit der Absicht, unterwegs Ihnen eine Anklageschrift über die Geschmacklosigkeiten unserer Eisenbahnwagen zu schreiben. Wie üblich, war der Tag über und über ausgefüllt, und ich kam erst eine Minute vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof. So stürzte ich in mein Abteil, öffnete die Mappe, nahm Papier und Bleistift heraus, und sah mich dann um, um die richtigen Eindrücke zu sammeln. Stellen Sie sich diese Verschmitztheit der Eisenbahnverwaltung vor: in dieser Schicksalsstunde hatte mich die Mitropa in den Wagen Nr. 315 gelegt, der vor einer Woche in Dienst gestellt worden war und allen Anforderungen genügt, die ein ausschweifender Geist heute an moderne ästhetische Einrichtung eines Verkehrsunternehmens stellen kann. Dieser Wagen war in der Tat von den Deutschen Werkstätten eingerichtet! Das erfuhr ich von einem Kundigen. Alle jene Gemeinheiten älterer und moderner Technik, die unser Herz verbittern, waren vermieden. Es gab weder den historischen Plüsch, noch die Jugendstillampe. Sondern man saß auf einem großen bequemen Schlafsofa, das mit einem modernen Streifenmuster bezogen war. Der Teppich, offenbar eigens gewebt, machte mit seinem lustigen Muster die Bewegungen der verzwickten Grundfläche des Abteils mit, eine wirklich geniale Lösung. Die Bauhauslampen paßten ganz genau zu dem Zweck, zu dem sie bestimmt waren! An einer großen Scheibe ließ sich das Fenster so bewegen und feststellen wie in einem Auto. Ja, man hatte sogar das Linkrusta vermieden, jene Bosheit der 90er Jahre, die eine unlösbare Symbiose mit den Eisenbahnwagen eingegangen zu sein schien. Statt dessen waren die Decke und die oberen Teile der Wand ganz schlicht mit Ahornfurnier bekleidet. Hätte ich nicht in einer unscheinbaren Ecke einen herabklappbaren Kleiderhaken entdeckt, der noch (genau wie früher) das Wort „Mitropa“ in üblem Bronzeguß trug, so hätte mich nichts mehr aus vergangenen Zeiten angeheimelt. Also sind wir um eine Enttäuschung reicher und der Querschnitt um einen Aufsatz ärmer geworden. Den Stachel der Bitterkeit im Herzen, ließ ich frühzeitig mir das Bett machen und schlief mit dem letzten Schmöker von Wallace in den sich lösenden Händen zehn Stunden, ohne aufzuwachen. Es wird freilich noch viele Jahre dauern, bis wir nur noch in solchen Wagen fahren. Denn wie Sie wissen, muß die Reichsbahn nach dem Dawes-Plan täglich zwei Millionen Goldmark für das Ausland herauswirtschaften. Das ist das Geld, das man vor dem Kriege in Bahnhofsbauten steckte und das man heute zur Erneuerung der Wagenparks so gut würde gebrauchen können. Die Duplizität der Ereignisse bestätigte sich übrigens auch am Freitag wieder. Ich kaufte mir die Nachtausgabe und las dort, daß vom 15. Mai ab auf der Strecke Amsterdam—Köln—Freiburg—Basel ein Pullmanzug der Reichseisenbahnverwaltung — der erste auf dem europäischen Festlande — laufen werde. Nach den Erfahrungen des Schlafwagens steht zu erwarten, daß dieser Pullmanzug die Greuel der Postkutschenzeit, des Tapezierstils und der Lin-