

Bahngeschichten

Zwei Jahre lang bin ich aus beruflichen Gründen zwischen meinem Wohnort Freiburg und meiner Arbeitsstätte Berlin mit der Bahn gependelt. Fast jedes Wochenende 1.600 km hin und zurück. Trotz mancher Pannen, Verspätungen und Zugausfälle habe ich die Bahn als zuverlässiges Verkehrsmittel erlebt. Einige Erfahrungen und Beobachtungen aus dieser Zeit habe ich aufgeschrieben.

Ohne Harndrang lebt sich's leichter

Manche Werbesprüche gehen einem nicht mehr aus dem Kopf. Wer erinnert sich noch an die klebrigen, plombenziehenden Marsriegel und an den genialen Spruch „Mars bringt verbrauchte Energie sofort zurück“? Dabei ist das doch mindestens zwanzig Jahre her. Oder dreißig? Trotzdem hat sich der Slogan hartnäckig in einer Ecke meines Hirns festgesetzt. Vielleicht auch deshalb, weil es dazu den blöden Witz gab, warum man den abgebrannten Atommüll nicht einfach auf den Mars schießen kann. Heute ist Atommüll kein Thema mehr und Mars als Energiesofortzurückbringer megaout, weil Energydrinks in grün, blau und flieder das viel besser bringen und die Zähne nicht so stark angreifen.

Nun aber seit Wochen im ICE dieses Plakat „Ohne Harndrang lebt sich's leichter“. Jedes Mal, wenn ich zufällig daran vorbeigehe und an nichts denke – ich fahre ziemlich oft mit dem ICE und denke ziemlich oft an nichts - springt es mich geradezu an. Es muss eine übersinnliche Bedeutung für mich haben, nur so kann ich das erklären. „Ohne Harndrang lebt sich's leichter“ – dahinter muss sich eine tiefere kosmische Botschaft verbergen. Könnte das vielleicht mein zentrales Lebensmotto werden, nach dem ich bereits seit Jahrzehnten suche? „Für meine Zukunft sehe ich blau“ oder „Geiz ist geil“ hat mich in dieser Hinsicht überhaupt nicht zum Schwingen gebracht.

Seit ich das Plakat zum ersten Mal gesehen habe, versuche ich, mir ein Leben ohne Harndrang vorzustellen. Jeder kennt diese Situationen, wo sich die Sache länger aufgestaut hat, wegen einer Überdosis Pfefferminztee etwa oder weil alle erreichbaren Toiletten so verpisst sind (klar, die Männer sind schuld, weil sie immer noch nicht im Sitzen pinkeln), dass man auf eine bessere Gelegenheit hofft. Dann kommt irgendwann der Moment, wo man nur noch an das eine denkt, wo die Augen dick werden und die Knie verzweifelt aneinanderschlagen. Im freien Gelände dem Harndrang nachzugeben, an einer dunklen Hausecke gar sein Wasser abzuschlagen oder in tief verschneiter Landschaft, erlaube ich mir nur noch in Extremsituationen oder, wenn ich mich absolut unbeobachtet fühle. Sobald ich auch nur annähernd das Gefühl habe, man könnte mich beim Urinieren beobachten, geht es nicht mehr. Das ist sicher eine schwere psychische Störung, und es gibt vermutlich auch einen schönen Namen dafür. Ich kenne ihn nicht. Urinobservophobie? Egal, ich weiß nur, es geht nicht, egal wie Harndrang.

Das glatte Gegenteil ist der Fall, wenn ich eigentlich gar nicht müsste, aber meine Einbildung mir sagt, ich müsste. Das ist immer kurz vor dem Start zu einem

längeren Lauf so, sagen wir ab Halbmarathon und länger. Dann gehe ich mehrmals in die Büsche, und es kommen auch immer noch ein paar Tropfen, aber nicht wirklich. Trotzdem verspüre ich ihn deutlich, den Harndrang. Ich denke mir also, dass mein Leben einfach leichter und unbeschwerter sein könnte ohne Harndrang. Jetzt muss ich aber dringend mal kurz aufhören.

(5 Minuten später). Die Papierhandtücher im Klo waren alle. Außerdem waren zwei Toiletten defekt. Erst im dritten Wagen war ich erfolgreich. Die vielen defekten Toiletten, woran liegt das denn? Und wenn man eine funktionierende erreicht hat, steht da: Nur für Dienstpersonal. Na bitte. Noch ein Grund, den Harndrang zu kontrollieren.

(22. September 2005, im ICE von Berlin nach Freiburg)

Mobil

Natürlich hat auch die Bahn ein eigenes Magazin. Es heißt mobil, wie originell. Irgendwann war es da und steckte in jeder Sitztasche: Ihr persönliches Exemplar zum Mitnehmen! Ich habe noch nie jemanden gesehen, der es tatsächlich mitgenommen hätte. Jeden Monat eine neue Ausgabe, das Konterfei eines prominenten Menschen auf der Titelseite, aber keine blonden Girlies mit hoch geschnürtem Busen. Heute lesen wir mal die Ausgabe 11/06. Das heißt, von lesen kann keine Rede sein, eher gelangweiltes Durchblättern. Es gibt herinnen sechs Rubriken: leute, reise, bahn (tut mir leid, ist tatsächlich alles klein geschrieben!), business, welt, scene. Was business ist, verstehen wir natürlich sofort. Man liest die Sachen nur so an, es ist nichts dabei, was wirklich von Belang wäre. Auf Seite 38 halten wir zum ersten Mal inne: Schönes und Nützliches aus dem Bahnshop 1435. Da gibt es ein Originalschienenstück mit eingebauter Quarzuhr – wahlweise auch ohne Uhr erhältlich, Gewicht 8 Kilo, für 79 Euro. Was, um Himmels willen, macht man mit so einem schweren Eisenteil, zumal, wenn die Wahl auf „ohne Uhr“ fiel? Könnte man die Uhr ohne das Schienenstück wählen, das käme ja vielleicht noch in Frage. Direkt daneben das kuschelige Radiokissen (mit Lautstärkeregler!) für 10,50 Euro. Leider nicht wahlweise erhältlich in ein 10 Kilo Schienenstück eingeschweißt.

Wenn man bis zur Mitte durch ist, kommt plötzlich das bruddelige Gesicht von Michael Glos, seines Zeichens Bundesminister für weißnichts, der im Einlegeteil „Faszination Stahl“ erzählt, wie sich die internationale Stahllandschaft strukturell entwickelt hat. Das interessiert den Bahnreisenden natürlich brennend. Überhaupt eine ganze Zeitschrift, die der Faszination des Stahls (Werkstoff mit aufregenden Perspektiven) gewidmet ist. Man hat allerdings spätestens an dieser Stelle die Grundorientierung verloren und weiß nicht mehr, in welcher Dimension der Zeitschrift man sich eigentlich gerade befindet. Das Bahnmagazin mobil ist durchwoben, durchsetzt, durchwirkt von zahlreichen mehrseitigen Werbeeinlagen, die den redaktionellen Teil umrahmen, infiltrieren und durchwabern. Wir haben natürlich längst durchschaut, dass dahinter System steckt. Redaktionelles und Werbung werden durcheinander gerührt wie

Marmorkuchenteig, damit uns Lesern ganz wirr im Kopf wird und wir beides nicht mehr auseinanderhalten können. Man kennt das ja auch vom Fernsehen.

Auch auf Seite 85 endlich wieder Shopping, getarnt als Artikel zum Thema „Verpackungskünstler“. Dieses Mal werden zum Beispiel kleine nette Täschen aus Krokoleder angeboten, für 50 Euro das Stück, in die man seine Wrigley's Kaugummistreifen bequem unterbringen kann. Hier trifft Information auf Kaufkraft (Kaukraft?), wie die noch nicht vermieteten Werbeflächen auf den Bahnhöfen versprechen. Meine Frau sagt immer, Werbung gehört verboten, aber sie hat keine Ahnung, wie wirtschaftliches Wachstum funktioniert. Auf die praktischen, per Knopfdruck verschließbaren Lederetuis für Kaugummis haben wir schon lange gewartet. Jetzt sind sie da, und mobil sei Dank wird ein akuter Notstand in diesem Marktsegment jetzt endlich behoben.

(zwischen Berlin und Freiburg am 7. November 2006)

Sprinter sind auch nur Züge

Einmal habe ich mir den Luxus gegönnt und den Sprinter genommen. Das ist der allerschnellste Superschnellzug der Deutschen Bahn AG, und ein solcher verkehrt zum Beispiel zwischen Frankfurt Hbf und Berlin, und das ohne einen einzigen Halt! Man ist damit immerhin 33 Minuten schneller in Berlin als mit dem normalen ICE, aber es kostet auch satte 11 Euro zusätzlich. Normalerweise zahlt mein Arbeitgeber die 11 Euro nicht, weil er der Meinung ist, wegen 33 Minuten rentiere sich das nicht. Das entspricht im Grunde auch meiner persönlichen Lebensauffassung. 3 Minuten für einen Euro, das ist mir irgendwie zu teuer. Dann wäre mein Leben ja pro Tag 480 Euro wert, also aufs Jahr gerechnet sogar 175.200 Euro!!

Einmal jedoch, an einem Montag im Januar, weil ich nach einem anstrengenden Arbeitstag nicht erst wieder gegen Mitternacht in Berlin ankommen wollte, hatte ich mich für den Sprinter entschieden. Stolz hatte ich schon allen erzählt, dass ich dieses Mal in nur knapp sechs Stunden in Berlin sein würde. Das war ein Fehler. Ich war am Ende eine Stunde später in Berlin als mit dem normalen Zug. Und das kam so: In Mannheim, wo der Umstieg in den Sprinter erfolgen sollte, war der ICE 1090 zunächst mit fünf, dann mit zehn Minuten Verspätung angekündigt. Außerdem mit einer anderen Zugnummer, was an sich schon immer verdächtig ist. Es wurde dann ein Ersatzzug angekündigt. Nun rechnet der erfahrene Bahnreisende immer schon mit dem Schlimmsten, wenn die Bahn Ersatzzüge einsetzen muss. Tatsächlich rollte dann ins Gleis einer jener halb verrotteten, versifften, nur noch im Vorortverkehr für abgestumpfte Berufspendler eingesetzten Züge, an denen nichts mehr schön ist und die eigentlich längst ins Bahnmuseum oder auf den Schrottplatz gehören. Das war also der Ersatzzug, der uns anstelle des ausgefallenen Sprinters nach Berlin bringen sollte. Schon am Bahnsteig konnte man die Zweifel in den Mienen der Reisenden lesen, ob dieser Zug überhaupt physisch in der Lage wäre, Berlin zu erreichen oder ob er spätestens in Göttingen auseinanderbrechen würde. In Frankfurt wurde die Lok gewechselt, was weitere zwanzig Minuten Verzögerung kostete. Das

Zugbegleitpersonal kündige bis Berlin eine hochgerechnete Verspätung von etwa 50 Minuten an – klar, die alte Kiste konnte natürlich nur gemächlich über die Schnellbahntrassen tuckern. Obwohl die neue Lock dann wiederum angepriesen wurde als besonders leistungsstark.

Das Positive daran: der Zug war erstaunlich leer – noch nie hatte ich so viel Platz im Zug nach Berlin. Vermutlich hatten die anderen Fahrgäste längst die Flucht ergriffen und waren schon in Mannheim oder Frankfurt auf schnellere Verbindungen ausgewichen. Dafür konnte man im Zug endlich mal wieder das Fenster öffnen und die vorbeistreichende Nachtluft einatmen! Und keine misslungenen englischen Durchsagen! Und keine nervigen Handyquassler im Wagen! Wie behaglich – wie geruhsam! Und jetzt kommt der eigentlich Hammer: der Zug hatte in Berlin tatsächlich nur 40 Minuten Verspätung, dafür gab es aber eine Erstattung von 20 Prozent des Fahrpreises und die volle Erstattung des Sprinter-Aufpreises – also zusammen genommen 29 Euro für 40 Minuten, was den Wert meiner Lebenszeit wieder drastisch erhöht, nämlich statt 175.200 Euro jetzt 381.060 Euro pro Jahr! Dem Sprinter sei Dank.

(zwischen Freiburg und Berlin, 29. Januar 2007)

Trappistenwagen

Ich suche mir gerne einen Sitzplatz im Trappistenwagen. Den nenne ich so, weil dort geschwiegen wird. Oder besser: werden soll. Die Bahn ist ja mit Regeln, wie sich der Mensch im Zug zu verhalten hat, eher zurückhaltend. Wo geraucht werden darf und wo nicht oder in welchem Zustand die Toilette zu hinterlassen ist, das ist gesellschaftlich akzeptiert, daran hat man sich gewöhnt. Früher waren Raucher und Nichtraucher nur durch offene Trennwände voneinander separiert, was den Nichtrauchern das zweifelhafte Vergnügen verschaffte, kostenlos mitrauchen zu dürfen. Jetzt werden die Raucher bei der Bahn immer weiter ins gesellschaftliche Abseits gedrängt. Nicht mal mehr im Bordbistro darf seit Neuestem geraucht werden. Dort reichte früher ein kurzer Aufenthalt an der Getränkeausgabe aus, um sich einen formidablen Lungenkrebs zu installieren. Auch das ist jetzt Bahngeschichte.

Der Trappistenwagen – man könnte ihn auch den „Psst!-Wagen“ nennen - ist an einem Piktogramm erkennbar. Es zeigt ein geschlechtsneutrales Wesen im Profil, das den gestreckten Zeigefinger vor die Lippen hält. Die Bedeutung dieses Zeichens schien mir zunächst im interkulturellen globalen Bahnverkehr überzeugend, weil eindeutig in seiner Aussagekraft und auch gendermäßig völlig korrekt. In diesem Zeichen erkenne ich die Aufforderung oder Bitte, möglichst die Klappe zu halten und die Mitfahrenden nicht mit belanglosem Handygequassel, ohrenbetäubendem Ipod-Gedudel oder gröhlenden Skatrunden zu belästigen. Dummerweise scheint die Bahn bei ihren Sitzplatzreservierungen aber bevorzugt Wandergruppen oder Kegelclubs (Wir machen unseren Jahresausflug!) im Wagen mit dem „Psst“ unterzubringen. Der Versuch, in solchen Fällen durch den herrschenden Lärmpegel zum Gruppenführer durchzudringen und auf das

Piktogramm aufmerksam machen, kann nur in grölendem Gelächter und Spott enden. Solche Niederlagen sollte man sich ersparen.

Es gibt aber auch Mitreisende, die nicht durch Gruppendruck gezwungen sind, störende Geräusche abzusondern, und die trotz Trappistenwagen laut telefonieren, schwadronieren oder schnarchen. Freundlich auf das Piktogramm hingewiesen, reagieren diese Mitmenschen entweder mit Unverständnis, Überraschung oder bisweilen auch mit Pöbeleien. Das Zeichen scheint eben doch auch abweichende Interpretationen und Deutungen zuzulassen. Zum Beispiel die, dass in diesem Wagen Nasebohren zugelassen ist. Oder: wen könnte ich jetzt noch auf meinem Handy anrufen, um zu sagen, dass der Zug fünf Minuten Verspätung hat? Notorischen Telefoniermenschen, insbesondere denen aus der Marketing-Abteilung, ist mit solchen pazifistischen „Psst“-Zeichen nicht beizukommen. Da hilft nur ein robustes Mandat: Revolver ziehen und das Handy vom Ohr wegschießen. Aber das macht leider zu viel Lärm.

(zwischen Berlin und Freiburg, 1. November 2006)

Verspätung

Einmal hatte die Bahn eine gehörige Verspätung. Wir reden hier nicht über fünf oder zehn Minuten - geschenkt. Es waren satte eineinhalb Stunden, bei der Deutschen Bahn AG heißt das 90 Minuten. Keine Ahnung, warum die Bahn alles, was über eine Stunde geht, in Minuten umrechnet. Vielleicht, weil es sich weniger schlimm anhört. „Eineinhalb Stunden“ hört sich irgendwie nach mehr an als „90 Minuten“. Es war höhere Gewalt, und da kann die Bahn nun wirklich nichts dafür. Zwischen Wolfsburg und Hannover hatte ein Sturm ein paar Äste auf die Gleise geweht, der Lokomotivführer – ich nenne ihn mal so, obwohl die Bahn sicher für diese Menschen inzwischen eine andere Bezeichnung gefunden hat, irgendwas Englisch-Vermutlich – also der Lokomotivführer hatte seine Kettensäge zuhause vergessen, und wir saßen ziemlich lange fest, bis das Hindernis beseitigt war. Irgendwann ging's dann weiter, aber bald saßen wir wieder fest, dieses Mal wegen „Aufnahme von Anschlussreisenden“. Kurz vor Frankfurt musste der Zugchef dann den Reisenden, die nach Basel, Interlaken oder vielleicht nur bis Freiburg fahren wollten, die aberwitzige Fehlentscheidung in deutsch und in erbrochenem Englisch verkaufen, dass der Zug jetzt, statt wie üblich weiterzufahren, einfach in Frankfurt enden würde. Daran waren jetzt nicht mehr höhere Gewalt und auch keine Anschlussreisenden schuld, sondern betriebstechnische Gründe. Was will man dagegen schon einwenden. Vor der Betriebstechnik haben wir einen hohen Respekt. Die Reisenden wurden gebeten, gefälligst umzusteigen in einen anderen Zug, der sie weiter gen Süden transportieren sollte.

Das taten dann auch alle, mit bitterem Blick zwar und groben Verwünschungen gegen unschuldige Bahnbeamte auf den Lippen, aber ohne hochgerekte Faust als Zeichen des stummen Protests und ohne den zurückgelassenen Zug anzuzünden. Mein Lateinlehrer pflegte bei solchen Anlässen zu sagen: Da wallt dem Deutschen auf sein Blut. Mehr an Protest kann man von deutschen Staatsbürgern wohl nicht

erwarten. Die Verspätung erhöhte sich durch die Umsteigeaktion um eine weitere halbe Stunde.

Weitere Verspätungen gab's auf dieser Fahrt nicht mehr, auch keinen Personenschaden, worüber man ja grundsätzlich immer froh ist. Ich bin an dem Tag wie üblich in Freiburg ausgestiegen, völlig verorgelt und entnervt von einer endlos langen Bahnfahrt, die durch diverse akkumulative Verspätungen immer länger und länger geworden war. Aber ich war glücklicher Besitzer eines Antragsformulars, das mir von einem ebenso entnervten Zugbegleiter ausgehändigt worden war und welches mir grundsätzlich die Möglichkeit eröffnete, an einem x-beliebigen Schalter der Bahn so lange anzustehen, bis ich an der Reihe wäre, um dann eine Entschädigung in Höhe von 25 Prozent des Fahrpreises zu beantragen. In meinem Falle waren das sage und schreibe 12,50 Euro.

Natürlich habe ich die 12,50 Euro der Bahn nicht einfach geschenkt. Obwohl das ja irgendwie nach Taktik riecht: Wer die per Gesetz zur Entschädigung verdonnerte Bahn in die Pflicht nehmen will, der muss einen Hindernisparcours allererster Sahne schaffen, um an die Kohle zu kommen. Nein, stopp, richtiges Geld gibt es ja gar nicht. Nur einen Gutschein, der wiederum beim Kauf einer Fahrkarte eingelöst werden kann, mit der Konsequenz, dass man ein zweites Mal am Schalter anstehen muss, denn bei einer Buchung über das Internet oder am Automaten kann man den Gutschein natürlich nicht einlösen. So wurde aus der Verspätung von 90 Minuten eine von 110 Minuten, oder sagen wir gleich: zwei Stunden, denn die beiden Wartezeiten am Schalter und der Weg dorthin kommen ja noch dazu. Die drei Minuten, die ich für das Ausfüllen des Formulars gebraucht habe – auch geschenkt. Nein, von fünf oder zehn Minuten reden wir wirklich nicht.

(Berlin – Freiburg am 1.11.2006)

839 Kilometer im Flug

Versuchen Sie das mal mit dem Auto: 839 km quer durch die Republik in nur 5 Stunden 56 Minuten. Das macht die Bahn zwischen Freiburg und Berlin Hbf. Reine Fahrzeit allerdings, ohne die Zeit, die bei den Stopps in Offenburg, Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt, Fulda, Kassel-Wilhelmshöhe, Göttingen, Hildesheim, Braunschweig, Wolfsburg, Berlin-Spandau verloren geht. Wenn man die Boxenstopps dazu zählt, kommt immer noch eine Bruttozeit von nur 6 Stunden 20 Minuten raus. Am schnellsten geht die Fahrt zwischen Fulda und Kassel-Wilhelmshöhe (90 km in 30 Minuten) und zwischen Wolfsburg und Berlin-Spandau (168 km in 52 Minuten). Das ist aber noch gar nichts gegen die Strecke Frankfurt Flughafen – Siegburg, da macht die Bahn 300 km/h Spitze und über den Westerwald pfeift nicht nur der Wind so kalt sondern auch der ICE 312. Aber das liegt natürlich, wie der aufmerksame Leser sofort gemerkt hat, nicht an der Strecke von Freiburg nach Berlin, ist also hier nicht wirklich zielführend.

Was ich sagen will: die Zeit kann einem schon ziemlich lang werden zwischen Freiburg und Berlin. Sie vergeht nicht gerade wie im Flug. Ich kann mich noch an

meine allererste Bahnfahrt erinnern. Das war eine Wallfahrt, und ich durfte mit meiner Oma, deren Hauptbeschäftigung das Wallfahren war, im Pilgersonderzug von Trier nach Klausen fahren. Der Zug fuhr allerdings nur bis Wengerohr, das war wahnsinnige 30 Kilometer von Trier entfernt. Ich war fünf oder sechs Jahre alt, und unterwegs gab es einen Tunnel, und da wurde mir dann eingeschärft, das Fenster zu schließen, weil sonst der Ruß der Lokomotive ins Abteil käme. Ja, man konnte die Fenster tatsächlich noch eigenmächtig öffnen und schließen, zum Beispiel, um eine leere Flasche ins Gelände zu werfen oder um das Gesicht in den Fahrtwind zu halten, was aber beides streng verboten war. Von Wengerohr wälzte sich dann die Pilgerschar betend und singend fünf Kilometer die Landstraße entlang gen Klausen, aber das trägt jetzt hier nicht mehr zur sachdienlichen Aufklärung bei. Mir kommt es auf folgende Botschaft an: wer immer nur rumnölt und den alten Zeiten nachtrauert, als die Bahn noch über die Schienen zuckelte und am Schalter und im Zug noch Beamte ihren Dienst auf dem Boden des Grundgesetzes versahen, der soll sich mal vorstellen, wie lange die Fahrt von Freiburg nach Berlin unter den damals herrschenden Verhältnissen gedauert hätte! Zwischen Wolfsburg und Berlin, ich sagte es bereits, immerhin eine Strecke von 168 Kilometern, braucht der ICE heutzutage schlappe 50 Minuten um bringt es auf 280 km/h Spitze. Da ist ein Flugzeug auch nicht mehr viel schneller. Das war ja auch der Trick des Modernisierungskonzepts der Bahn: wir werden wie eine Fluglinie. Wir begrüßen die Fahrgäste an Bord, wir haben ein Bordbistro, und der nächste Halt ist nicht mehr Fulda, sondern wir befinden uns in der Anfahrt auf Fulda, oder war es Abidjan? Sicher wird es nicht mehr lange dauern, und man wird uns vor der Abfahrt den Gebrauch der Schwimmwesten vorführen.

(zwischen Freiburg und Berlin, 6. November 2006)

Zeit zum Umsteigen

Neulich hatte ich mal wieder Glück und fand auf Anhieb eine unbesetzte Toilette. Im ICE zwischen Freiburg und Berlin sind nämlich bemerkenswert viele Toiletten „Außer Betrieb“, aber das wirklich Erstaunliche daran ist, dass dies für die Gegenrichtung nicht zutrifft. Man kann also nicht ganz generell die zunehmend hohe Geschwindigkeit der Züge für die vielen defekten Toiletten verantwortlich machen. Ich habe noch keine einleuchtende Erklärung dafür gefunden, warum die Zahl defekter Zugtoiletten in Westost-Fahrtrichtung signifikant höher ist als umgekehrt, wie meine eigenen empirischen Studien belegen. Erdmagnetische Strahlungen könnten schuld sein, aber man weiß es einfach nicht. Jedenfalls war die Toilette in Betrieb und sogar noch recht sauber. Doch kaum dass ich saß - als langjährigem WG-Bewohner ist mir das Pinkeln im Stehen fremd geworden - sprang mir die Aufforderung ins Gesicht „Zeit zum Umsteigen!“. Hatten wir nicht gerade erst den Bahnhof Mannheim verlassen? Wieso jetzt umsteigen? Doch halt, es handelte sich um einen netten Werbegag. Der notdürftige Fahrgast wurde eingeladen, das Toilettenpapier zu wechseln und auf „Charmin“ umzusteigen. Und tatsächlich: Das beworbene Produkt stand griffbereit zur Benutzung zur Verfügung und war so weich und kräftig und saugfähig und durchschnupfsicher

wie von der Werbung versprochen: Charmin: samtig weich und bärenstark. Von der Stiftung Warentest unter 27 Toilettenpapieren mit „sehr gut“ getestet.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber beim Klopapier möchte man heutzutage kaum Kompromisse eingehen. Wer wie ich noch mit handlich zurecht gerissenem Zeitungspapier auf einer von mehreren Hausbewohnern geteilten Toilette außerhalb der Wohnung, auf halber Treppe gelegen, sozialisiert wurde, weiß Toilettenpapier als eine der bedeutendsten zivilisatorischen Errungenschaften zu schätzen, und das zunächst einmal unabhängig von der Frage ob zwei-, drei- oder vierlagig. Das Zeitungspapier war damals immer nur einlagig und aufgrund seiner Beschaffenheit – z.B. Reißfestigkeit - nicht optimal für den vorgesehenen Zweck geeignet – das Ergebnis lag auf der Hand.

Wie wunderbar weich und geschmeidig dagegen das Toilettenpapier von Charmin! Ohne die Bundesbahn wäre uns dieses herausragende Produkt deutscher Ingenieurkunst vielleicht niemals in die Hände gekommen. Ich habe auf jeder Fahrt zwischen Freiburg und Berlin zwei Rollen eingepackt und mir einen ordentlichen Vorrat zuhause angelegt, weil die angepriesene Marke im Handel einfach nicht erhältlich war, sondern immer nur xx, yy und zz. Wenn es der Bahn jetzt noch gelingt, die vielen defekten Toiletten wieder zu reparieren, dann macht Bahnfahren endlich wieder Spaß.

(Jürgen Lieser, November 2005)

Bahnsprech

Das Bahnpersonal hat allem Anschein nach ein bundesweit einheitliches Training erfahren, wie moderne Kundenorientierung aussieht. Früher bekam man bei Verspätungen, Stopps mitten im Tunnel oder auf freier Strecke nur mürrische Antworten, wenn überhaupt. Jetzt aber werden die Reisenden im Sekundentakt über besondere Vorkommnisse oder Verzögerungen im Fahrplan informiert. Bei dem Versuch, die Reisenden bei Laune zu halten und kommunikationsmäßig gesehen keine Lücken mehr entstehen zu lassen, gelingen dem Bahnpersonal erstaunliche Kreationen. Heute folgende: „Achtung eine Durchsage. Soeben hat sich eine Damenkette hier eingefunden“. Oder neulich, als aufgrund von stürmischen Winden ein kleiner Baum die Gleise blockierte und der Zug deshalb auf freier Strecke zum Stehen kam: „Ein durch starke Winde umgestürzter kleiner Baum oder größerer Ast blockiert die Gleise, so dass unser Zug derzeit an der Weiterfahrt gehindert ist.“

Was würde wohl Bastian Sick, der Autor von „Der Dativ ist dem Genitiv sein Tod“ dazu sagen? Man kann sicher sein, dass eine sprachkritische Studie, gewürzt mit viel Humor, demnächst auf dem Buchmarkt erscheint und auf Anhieb in die Spiegel-Bestsellerliste kommt. Meine Glossen wird kein Schwein verlegen wollen. Wo waren wir stehen geblieben?

Beim Bahnsprech. Ich glaube, dass die Durchsagen immer vom Zugchef gemacht werden. Zuerst werden die Fahrgäste, die in Fulda zugestiegen sind, begrüßt.

Dann wird die Speisekarte aus dem Bordrestaurant vorgelesen. Wenn das fertig ist, muss meistens, weil der Zug ja höllisch schnell ist, schon die Ankunft am nächsten Bahnhof angekündigt werden, und das auf Deutsch und Englisch. Die Zugchefs haben alle eine Schulung gemacht und müssen englisch können. Im Englischen sind sie unterschiedlich gut, manche haben einen grauenhaften deutschen Akzent, aber man muss anerkennen, dass sie sich wirklich um eine saubere Aussprache bemühen.

Bei den Durchsagen auf Deutsch gibt's lustige Sachen. Wie zum Beispiel diese hier: „Wir möchten Sie noch auf unseren gastronomischen Service im Wagen xy aufmerksam machen. Das Platzangebot dort ist allerdings begrenzt. Fahrgäste ohne Sitzplatzreservierung möchten wir darauf hinweisen, dass die Plätze im Speisewagen nur zum Verzehr bestimmt sind.“

Jürgen Lieser, Dezember 2006