



# Laatste nachttrein naar de Alpen

Einde van een tijdperk:  
City Night Line stopt

**Al jaren reis ik per City Night Line naar de bergen. Het begint met de drukte en opwinding op perron 9 van Utrecht Centraal waar ik te midden van een bont gezelschap van wandelaars, trekkers en klimmers met hoog opgetuigde rugzakken, wacht op de nachttrein naar Zürich of Basel. Eenmaal in mijn coupé wacht ik op het vertreksein en schommel ik over wissels en langs seinen langzaam het station uit. Helaas: binnenkort vertrekt de laatste nachttrein naar de Alpen.**

**Z**odra we Utrecht uitrijden, begint voor mij het grote genieten. Landschappen glijden voorbij, het licht verandert en de avond valt. De *Schaffner* maakt mijn bed op en de volgende ochtend stap ik uitgerust de trein uit en reis ik verder naar mijn Alpenbestemming. Zo was het en zo had het wat mij betreft nog jaren kunnen voortduren. Helaas heeft de Duitse spoorwegen (DB) anders besloten. Per 1 januari 2017 trekt het spoorwegbedrijf de stekker uit de City Night Line. Voor mij en vele andere reizigers betekent dit het einde van een tijdperk.

## Wapperend gordijntje

Reizen met de internationale trein is een avontuur. 's Avonds stap je in Nederland in, om de volgende ochtend wakker te worden in een geplooid landschap met hier en daar een hoeve en tegen de groene hellingen wat verdwaalde koeien. Bij mij

begon deze manier van treinreizen toen ik een jaar of zes was. Steevast reisden mijn ouders 's zomers naar de Alpen af voor hun jaarlijkse bergwandelingen. Als kleine jongen proefde ik toen voor het eerst de spanning van het reizen per spoor. Terwijl de rest van het gezin al onder zeil was, schoof ik een stuk van het wapperende gordijntje opzij en tuurde nieuwsgierig naar de wereld die aan de andere kant van het raampje aan me voorbij schoof. Zo'n reis liet zo'n diepe indruk achter dat ik daarna direct slaapwagenconductor wilde worden. Het is anders gelopen, maar de familiereis naar de bergen was een feest dat we jaar na jaar vierden. Uiteindelijk werd de familie ingeruild voor vrienden, maar de nachttrein bleef mijn favoriete vervoersmiddel.

## Heuvels worden echte bergen

Na het meer van Zürich worden de heuvels hoger en verschijnen als je goed kijkt de eerste witte vlekken in het groen. Maar pas voorbij Ziegelbrücke gaan de heuvels definitief over in bergen. Het is het decor voor *Five Days One Summer* de film uit 1982, waarin Sean Connery in een luxe slaaprijtuig van Engeland naar de Alpen reist om daar vijf dagen te klimmen met zijn dertig jaar jongere minnares. Een *must see* voor de romantische bergliefhebber.

Voorbij Sargans komt de railcatering voorbij. We snakken naar een oppepper. Nog even en we arriveren in Chur. Daar stappen we over op de Rhätische Bahn, een private spoorwegmaatschappij die onder meer het treinverkeer verzorgt op de bekende Bernina- en Albulabahn. De Kleine Rode, zoals hij liefkozend wordt genoemd,



Foto David Gubler

### Waarom stopt de City Night Line?

Van de jaren '70 tot in de jaren '90 was de internationale trein een bekende verschijning op het Nederlandse spoor. Treinen met rijklijken van de Compagnie Internationale des Wagons Lits of de Mitropa brachten je in het hart van Europa, bijna tot aan de deur van je hotel of het vertrekpunt voor je cursus of huttentocht. Vanaf het begin van deze eeuw kregen internationale nachtverbindingen het moeilijk door de komst van de snelle dagtreinen, maar vooral als gevolg van de *low cost carriers* die vaste voet aan de grond kregen op de Europese luchthavens. Na het opheffen van de verbindingen tussen Amsterdam en Warschau, Kopenhagen en Praag in 2014 heeft de Deutsche Bahn - naar eigen zeggen vanwege miljoenen verliezen - besloten zich per 2017 geheel terug te trekken uit het internationale nachttreinverkeer. In plaats daarvan wil DB de passagiers vervoeren met nacht-ICE's en nachtbussen. Dat betekent tevens het einde voor de laatste geregelde slaaptreinen in Nederland, de City Night Line. Volgens DB is een herinvestering in nieuw materieel economisch niet meer verantwoord.

passeert tientallen historische viaducten en brengt ons via de Albulatunnel naar het Engadin. In Pontresina stappen we uit, midden in de *Festsaal der Alpen*, waar de Biancograat, Piz Mortaratsch en Cambrena Eisnase de harten van klimmers sneller doen kloppen.



staan, heeft Olga er weinig vertrouwen in dat de Duitse bondskanselier en haar minister van verkeer zich daadwerkelijk zullen inspannen om de internationale nachttreinen op de rails te houden. Die beslissing is aan de spoorwegen zelf. Punt.

### Fendant en Berner Röstli

Na een aantal onvergetelijke bergtochten in het Engadin reis ik met de Rhätische Bahn en de Zwitserse IC terug naar Basel. Ik heb mijn reisschema zo gekozen dat ik voldoende tijd heb om in de Basler Bahnhofs Brasserie nog wat na te genieten met een glas fendant en een Berner Röstli. Rond 23.00 uur wacht - zoals elk jaar - een *Schaffner* op het perron van de gecombineerde nachttrein naar Amsterdam en Hamburg, die me naar mijn couchette begeleidt. Stipt om 23.13 uur verlaat CNL Pegasus het Basel Hauptbahnhof. Als de passagiers zich in hun coupé hebben geïnstalleerd en de trein zich een weg baant over een wirwar van sporen en wissels richting het laagland, vind ik tijd voor een praatje met de *Schaffner*, Olga. Ik vertel haar hoe begaan ik ben met het lot van de City Night Line en vraag of 'mijn' trein nog te redden is. Volgens haar staat het besluit van de Deutsche Bahn vast. Protesten van reizigers, milieuorganisaties, vakbonden en linkse politieke partijen hebben de DB niet op andere gedachten kunnen brengen. Hoewel de Duitse overheid zowel klimaatproblematiek als duurzame mobiliteit hoog op de agenda heeft

### Veilig en klimaatparend

Olga's antwoord houdt me uit mijn slaap. Het is niet alleen de nostalgie die me bezighoudt, maar ook mijn CO2 footprint. Als ik voortaan de auto moet nemen, stoot ik per rit heel veel meer CO2 uit dan wanneer ik zou hebben gereisd per trein. Met die zorgelijke gedachte slaap ik uiteindelijk toch in en stap de volgende ochtend rond kwart over tien uit op Amsterdam Centraal. Voor ik overstap op de trein naar Leiden kan ik Olga nog net een laatste vraag stellen: "Kunnen Nederlanders vanaf 2017 überhaupt nog met de nachttrein naar de Alpen reizen?" Een lichte aarzeling. Dan vertrouwt ze me toe dat er gesprekken zijn tussen de DB en de Oostenrijkse Spoorwegen. Vrijwel zeker gaan de Oostenrijkers een aantal nachtverbindingen van de DB overnemen, maar Amsterdam als bestemming is niet genoemd. Ik bedank Olga voor haar goede zorgen en haar openhartigheid. Plotseling realiseer ik me dat er vandaag ook voor mij een einde komt aan een tijdperk. Vrijdag 29 juli 2016, half elf 's ochtends. Geen schokkend moment in de wereldgeschiedenis, wel een moment waar ik stil van word. ◀