

**JAROSLAV
RUDIŠ**

**GEBRAUCHS
ANWEISUNG**

fürs

Zugreisen

**SPIEGEL
Bestseller**

PIPER

**JAROSLAV
RUDIŠ**

**GEBRAUCHS
ANWEISUNG**

fürs

Zugreisen



**SPIEGEL
Bestseller**

UPER

Impressum ePUB

Mehr über unsere Autorinnen, Autoren und Bücher:
www.piper.de

Wenn Ihnen dieses Buch gefallen hat, schreiben Sie uns unter Nennung des Titels »Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen« an empfehlungen@piper.de, und wir empfehlen Ihnen gerne vergleichbare Bücher.

Die Gebrauchsanweisung in Bildern:
www.piper.de/unterwegs-mit-jaroslav-rudis

Für Christine

© Piper Verlag GmbH, München 2021

Redaktion: Fabian Bergmann, Gmund am Tegernsee

Karten: Peter Palm, Berlin

Covergestaltung: Birgit Kohlhaas, kohlhaas-buchgestaltung.de

Covermotiv: Mit dem Zug über die Karpaten, Ukraine
(vorne; Oleh_Slobodeniuk / iStock by Getty Images)
Karte: Peter Palm, Berlin
Litho: Lorenz & Zeller, Inning am Ammersee
Konvertierung auf Grundlage eines CSS-Layouts von
digital publishing competence (München) mit abavo vlow
(Buchloe)

Sämtliche Inhalte dieses E-Books sind urheberrechtlich geschützt. Der Käufer erwirbt lediglich eine Lizenz für den persönlichen Gebrauch auf eigenen Endgeräten. Urheberrechtsverstöße schaden den Autoren und ihren Werken. Die Weiterverbreitung, Vervielfältigung oder öffentliche Wiedergabe ist ausdrücklich untersagt und kann zivil- und/oder strafrechtliche Folgen haben.

Inhalte fremder Webseiten, auf die in diesem Buch (etwa durch Links) hingewiesen wird, macht sich der Verlag nicht zu eigen. Eine Haftung dafür übernimmt der Verlag nicht.

Pressestimmen

»Jaroslav Rudiš hat so ein tolles Buch über das Bahnfahren geschrieben, wie man es sich nur wünschen kann.« *Volker Weidermann, Die Zeit*

»Es ist ein so bezauberndes Schwärmen, dass es einen über die DB-Wirklichkeit nachsichtig lächeln lässt.« *Christine Westermann, Stern*

»Rudiš erzählt mit großer Fabulierlust von seiner tschechischen Eisenbahnerfamilie, den besten Speisewagen und den schönsten Nachtzügen – ein Vergnügen erster Klasse.« *Alex Rühle, Süddeutsche Zeitung*

»Eine Schatzkammer voller Geschichten und eine große Liebeserklärung an die Menschen, die von Bahnen begeistert sind, die für die Bahn arbeiten oder gern mit ihr verreisen und Landstriche entdecken.« *Welt am Sonntag*

»Dieses Buch ist vergnüglich und verrückt. Am Ende lässt sich Rudiš' unverbrüchliche Liebe zur Eisenbahn nachvollziehen, ja, man will selbst auf der Stelle in den nächsten Schnellzug nach Prag, Rom, Warschau oder Lemberg einsteigen.« *taz*

»Am Ende dieses sehr klugen und unterhaltsamen Buches fühlt man sich als Leser beinahe wie ein Lokführer: Die Fenster des Zuges sind auch die Fenster zur Welt.« *MDR Kultur*

»Seite für Seite, Bahnhof für Bahnhof, Zug um Zug macht die Gebrauchsanweisung ihre Leser:innen unausweichlich selbst zu Bahnfans, wie der Autor einer ist.« *dbmobil.de*

»Die schönste deutschsprachige Liebeserklärung an die Eisenbahn und ein leidenschaftliches Plädoyer fürs entspannte Reisen auf Schienen.« Modelleisenbahner
Jaroslav Rudiš

Inhalt

Inhaltsübersicht

Cover & Impressum

Karten zur Routenübersicht

Wunsch, Eisenbahner zu werden

Fenster mit Bahnblick

Richtung Brüssel

Leben nach Fahrplan

Richtung Kuopio

Unterwegs mit The Rocket, Brigitte Bardot und dem
Alpenstaubsauger

Vierzig Stunden Eisenbahn. Ein Experiment

Wirtshaus auf Schienen

Richtung Sanok

Durch die Berge: zwischen Semmering und Gotthard

Richtung Sežana

Die Eisenbahnkarte von Europa

Richtung Elend und Sorge

Kathedralen, Kirchen, Kapellen

In der Bahnhofskneipe

Ganz herzlich bedanken möchte ich mich bei:

Buchnavigation

1. Inhaltsübersicht
2. Cover
3. Textanfang
4. Impressum

Karten zur Routenübersicht





Wunsch, Eisenbahner zu werden

Diese verdammte Brille, die ich tragen muss. Doch es geht nicht anders. Ohne Brille verschwindet die Welt um mich herum in dichtem Nebel. Alles bleibt verschwommen und geheimnisvoll zurück. Die Stadt wird zum Wald. Die Menschen auf der Straße zu Tieren. Eigentlich ist es manchmal ganz angenehm, so die Realität verschwinden zu lassen, etwas Unerwartetes zu erleben und sich in diesem Nebel ein wenig zu verstecken, doch das habe ich erst viel später gelernt.

Für einen Jungen, der Lokführer werden möchte, ist eine Sehschwäche allerdings ganz schlecht. Zumindest war es damals so, Mitte der Achtziger in der ČSSR, wo ich aufwuchs. Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen, Československé státní dráhy, kurz ČSD, wollten leider niemanden, der die Signale in der Ferne nicht richtig erkennen kann und die

roten Schlusslichter eines Schnellzuges womöglich mit den Sternen am Himmel verwechselt. Niemanden mit vernebelten Augen. Niemanden, der nicht blind ist, aber in gewisser Weise eben doch. Niemanden wie mich.

Dabei sah alles so gut aus! Ich hatte für den Beruf eines Eisenbahners alle Voraussetzungen, die man sich nur vorstellen kann. Ich liebte die Eisenbahn, und dank meiner Familie hatte ich die perfekte Vorausbildung. Und auch heute bin ich noch fest davon überzeugt, dass aus mir ein guter und treuer Eisenbahner geworden wäre, der das ganze Leben lang stolz die blaue Uniform getragen hätte. Ein Lokführer wie mein Cousin Ivan. Ein Fahrdienstleiter und Bahnhofsvorsteher wie mein Onkel Miroslav. Oder ein Weichensteller wie mein Großvater, der melancholische Alois, der alte Fahrpläne auswendig kannte.

Vor allem mein Onkel Miroslav und mein Großvater Alois waren stolz auf ihren Berufsstand. Sie heirateten in ihrer Eisenbahneruniform und wurden in ihrer Eisenbahneruniform auch begraben. Ja, ganz sicher wäre ich heute auch dabei, wie ein richtiger Bahner. Aber auch das wird mir die Brille verwehren, eine schöne Eisenbahnerhochzeit und ein schönes Eisenbahnerbegräbnis, auf dem manchmal zum Trost die Zugabläufe aus den Kursbüchern rezitiert werden, wie mir mein Onkel erzählte.

Doch diese verdammte Brille. Für die ČSD war man blind und muss sich deshalb auch noch Gedanken darüber machen, was

für einen Anzug man mal auf seiner Beerdigung tragen soll, denn man hat im Schrank nicht diese Uniform hängen: die Hose, das Jackett, den Mantel und die flache Mütze. Alles in einem satten Dunkelblau. Mein Onkel sah darin wie ein Matrose aus. Mit der Mütze und den Schulterstücken sogar fast wie ein Kapitän. Oder ein Major. Der Schnitt der Uniform wirkt bis heute ein wenig militärisch. Deshalb nennt man die Eisenbahner auch manchmal die »Blaue Armee«. Doch es wird noch besser: Im Christentum ist Blau die Farbe des Himmels und der Gottesmutter Maria. Von wegen Kapitän oder Major. Eisenbahner sind Geistliche, Heilige und Märtyrer, deren heilige Schrift das Kursbuch ist. Und das Flügelrad, das viele Bahner stolz auf ihren Mützen tragen, sieht wie ein kleiner Engel mit Flügeln aus. Dieses internationale Ursymbol der Eisenbahn hat ebenfalls etwas Göttliches. Nicht umsonst bezeichnet man die großen Bahnhofsgebäude auch als »Kathedralen des Verkehrs«. Die kleineren Bauten, so wie in Lomnice nad Popelkou, wo ich aufwuchs, sind dann Kirchen. Und die Haltepunkte Kapellen.

Ich wäre ein guter Eisenbahner geworden. Entweder ein guter Matrose oder Heiliger oder Soldat der Blauen Armee, dessen Schlachtpläne zum Glück die Fahrpläne wären. Und dessen Waffen keine Panzer wären, sondern Lokomotiven, die jedoch genauso schwer und gewaltig sein können und die man auch zu fahren und zu bedienen lernen muss. Vier Jahre hätte ich dafür in die Eisenbahnerschule nach Česká Třebová gehen

müssen. Und das hätte ich natürlich gemacht, ganz klar. Ich war für alles bereit. Doch diese verdammte Brille, die ich bis heute tragen muss, machte mir einen Strich durch die Rechnung.

Ich weiß nicht mehr genau, wie meine Liebe zur Eisenbahn entflammte. Aber ziemlich sicher hängt es mit meiner Familiengeschichte zusammen. Ich kenne mittlerweile viele echte Bahner und Bahnerinnen, aber natürlich auch viele Hobbybahner und Hobbybahnerinnen, bei denen es ähnlich verlief, die sich schon während ihrer Kindheit in die Eisenbahn verliebten. Der Vater war bei der Eisenbahn, die Mutter war bei der Eisenbahn, und so später der Sohn, die Tochter. Es lohnt sich ja auch, bei der Eisenbahn zu arbeiten. Man bekommt neben der Uniform den wunderbaren schwarzen Lokführerrucksack, in den alles passt, was man für eine Reise braucht, oder sogar einen Rollkoffer, in den noch mehr passt, wenn man länger unterwegs ist. Und dazu noch eine Netzkarte für Freifahrten, manchmal sogar für die ganze Familie. Und früher gab es bei der ČSD für wenig Geld auch eine Wohnung am Bahnhof und einen Haufen Kohle für den langen böhmischen Winter. Und eine gute Pension. Das war sicher bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Deutschen Bundesbahn (DB), der Deutschen Reichsbahn (DR) oder den Schweizer Bundesbahnen (SBB) ähnlich. Doch allein deswegen macht man diesen anstrengenden Job mit den vielen

Nachtschichten und nicht freien Feiertagen natürlich nicht. Man muss ihn vor allem lieben.

Meine Eltern waren zwar nicht bei der Eisenbahn angestellt. Doch bestimmt hängt die Liebe zur Eisenbahn mit meinem Onkel Miroslav zusammen, der in Lomnice als Fahrdienstleiter ein paar Jahre auf die Züge aufpasste und den ich oft am Bahnhof besuchte. Oder vielleicht auch damit, dass sich meine Eltern im Zug kennenlernten? Mein Vater war damals Soldat, meine Mutter kurz davor, ihre Ausbildung zur Kindergärtnerin abzuschließen. Im Zug zwischen Stará Paka und Jaroměř bekam sie Bauchschmerzen, mein Vater machte sich Sorgen und brachte sie vom Bahnhof sofort ins Militärkrankenhaus in der alten Festungsstadt Josefov, einem Vorort von Jaroměř, wo er bei der Luftabwehr stationiert war. Eine böse Blinddarmentzündung. Eine lebensrettende Operation. Eine große Liebe, die bis heute anhält. Und auch eine Brille, die beide tragen und mir vererbten. Doch kann man da böse sein? Nein, kann man nicht.

Lomnice nad Popelkou ist ein Industriestädtchen mit fünftausend Einwohnern. Unmittelbar in der Mitte Europas gelegen, wenn ich auf meine Eisenbahnkarte von Europa aus dem Jahr 1913 schaue, die über meinem Schreibtisch in Berlin hängt. Die hügelige Gegend, aus der ich komme, heißt Český ráj – Böhmisches Paradies. Malerisch ist es dort: ein paar Burgen, Barockschlösser, Felsen, Seen und auch gute kleine Brauereien. Und natürlich gleich mehrere Eisenbahnstrecken.

Zum Paradies wurde für mich schon früh unser kleiner Bahnhof mit den kurzen Gleisen und den Weichen, die man heute noch von Hand und mit viel Muskelkraft umstellen muss, wenn ein Gegenzug kommt oder wenn rangiert wird. Die Schlüssel zu den Weichen und damit zum ganzen Bahnhof hängen weiterhin in einem kleinen Glasschrank im Zimmer des Fahrdienstleiters.

Alles genauso wie 1906, als Lomnice an das endlose Eisenbahnnetz von Österreich, dessen Teil Böhmen vierhundert Jahre lang bis 1918 war, angeschlossen wurde und somit auch an die ganze Welt. Bis 1918 wurden die meisten Strecken auf dem Gebiet des heutigen Tschechien gebaut. Aber nicht nur dort. Auch in der Slowakei, in Ungarn, Kroatien, Polen und Deutschland. Oder in der Schweiz.

Als am 1. Juni 1906 der erste Zug von Stará Paka nach Lomnice kam, war es eine wahre Revolution, die man vielleicht nur mit der Eröffnung der lokalen Brauerei ein paar Jahrhunderte vorher vergleichen kann. Man sagt, dass Wallenstein auf den Schlachtfeldern des Dreißigjährigen Krieges gern unser Bier trank. Vielleicht ist der Anschluss unserer Stadt an das Streckennetz auch noch mit dem Anschluss an das Internet etwa hundert Jahre später vergleichbar. Plötzlich wurde alles greifbar nah, und die Stadt profitiert bis heute davon. Nicht nur die lokale Textil- und Keksindustrie, sondern auch die Menschen wurden dadurch mit der Welt verbunden.

Von da an war es nicht nur möglich, nach Hradec Králové oder Liberec zu fahren, beides Städte, die schon 1859 mit der Eisenbahn erreichbar waren, sondern auch nach Prag, in die Hauptstadt von Böhmen und heute von ganz Tschechien. Oder nach Wien, in unsere Hauptstadt während der K.-u.-k.-Monarchie.

Doch wenn man Lust gehabt hätte, hätte man auch bis nach Hamburg reisen können. 1906, in diesem für Lomnice schicksalhaften Jahr, strömten hier zum ersten Mal Massen von Reisenden durch den neuen Hauptbahnhof, so wie sie es heute noch tun. Man konnte auch nach Klagenfurt und weiter nach Aßling, ins heutige Jesenice in Slowenien, fahren, das damals ebenfalls ein Teil von Österreich war. 1906 rattete hier der erste Zug durch den Karawankentunnel der Rosentalbahn Richtung Süden, auf einer wichtigen Strecke der sogenannten Neuen Alpenbahnen. Es war möglich, von hier aus mit der Wocheinerbahn, die auch 1906 eröffnet wurde, nach Triest, heute Italien und damals ebenso Österreich, weiterzureisen.

Hamburg, Wien, Triest, wie schön sich das schon anhört, wenn man sich nur die einzelnen Stationen vor Augen führt. Man hat sofort Lust, in den Zug zu steigen und loszufahren. Doch als Kind und Teenager hinter dem Eisernen Vorhang konnte ich davon nur träumen. Alles schien mir so fern und unerreichbar zu sein. Ich hätte nie gedacht, dass ich irgendwann wirklich mal in Hamburg oder Triest aus dem Zug steigen würde. Denn wie so viele war ich eingesperrt in einem

Land, dessen Bürgern es gerade mal erlaubt war, in die DDR oder mit dem Nachtzug über Ungarn nach Bulgarien oder manchmal bis nach Jugoslawien zu reisen. Viel mehr ging nicht. Sogar die Sowjetunion war nicht so einfach erreichbar, wie man denken würde, obwohl jede Nacht ein Zug zwischen Prag und Moskau fuhr. Kompliziert war es auch mit Polen, vor allem nach 1981, als dort das Kriegsrecht ausgerufen wurde.

Dennoch war ich viel unterwegs. Ich bereiste all die Strecken mit dem Finger auf der Landkarte. Und in den Büchern. Und auch entlang der alten und neuen Fahrpläne. In Gedanken. In meinen Träumen.

Erst mit der Wende veränderte sich alles, und meine Züge setzten sich nun tatsächlich in alle Himmelsrichtungen in Bewegung. Und das tun sie bis heute. Wien, Triest oder Hamburg sind Orte, in die ich sehr gern mit dem Zug reise. Aber genauso gern auch nach Gdańsk, Budapest, Lwiw, Zürich oder Antwerpen.

1906 kam also in Lomnice der erste Zug an. Mein Großvater Alois war da gerade drei, meine Großmutter Ružena ein Jahr alt. Beide waren Tschechen, aber damals natürlich auch Österreicher. Das Bahnhofsgebäude mit der Fassade in »Schönbrunner Gelb«, typisch für die Repräsentationsbauten in der Monarchie, hatte Wohnungen für Eisenbahnerfamilien, einen kleinen überdachten Bahnsteig mit einer großen Uhr und einem Wartesaal. Heute noch schmücken den Bahnhof die Blumentöpfe aus jener Zeit, so wie sie übrigens viele Stationen

in Böhmen, in der Slowakei, aber auch in Österreich regelrecht in botanische Gärten verwandeln. Selbst der Güterschuppen aus Stein und Holz steht noch. Ein Freund von mir, der Fahrdienstleiter Kamil, deponiert dort mehrere alte Signale, Tafeln, Lampen, Bänke, Fahrpläne und sogar eine ganze Weiche für sein geplantes Museum zur Bahnstrecke.

Nur der Wasserkran für die Dampfloks verschwand. Man musste damals noch die Dampfloks vor der steilen Steigung Richtung Mladá Boleslav und Libuň mit Wasser versorgen. »Die Dampflokomotiven sind genauso durstig wie wir Böhmer«, sagte mein Onkel Miroslav. »Nur, die Loks trinken Wasser, wir Bier.« Ohne Wasser gäbe es auf unserem Planeten kein Leben, und ohne Wasser hätte es bei der Eisenbahn früher keine einzige Fahrt gegeben. Je nach Geschmack und Bedürfnissen musste man die Dampflokomotiven nicht nur mit genügend Kohle, Holz oder Schweröl, sondern auch mit ganzen Flüssen befüllen. Das Wasser war das Blut, das durch die Adern der Lokomotiven floss. Es wurde im Kessel in den Röhren zum Kochen gebracht und in Dampf umgewandelt, welcher unter Druck in die Zylinder der Dampfmaschine geleitet wurde. Dann erst konnte sich der Koloss in Bewegung setzen und die Reise beginnen.

Die ersten Fotos von mir wurden auf dem Bahnhof in Lomnice gemacht. Ich bin da etwa so alt wie mein Großvater Alois 1906. Der kleine Jaroslav im Kinderwagen. Ein Jahr später am

Bahnsteig. Ein Jahr später schon aus dem Führerstand einer Dampflok herauslächelnd. Als Kind kannte man mich hier wegen der Besuche bei meinem Onkel Miroslav bald sehr gut. »Einmal Eisenbahner, immer Eisenbahner. Einmal Rudiš, immer Rudiš«, sagte er dazu.

Mein Onkel wohnte mit seiner Frau und den Kindern am Bahnhof, und 1966 hielt er auf der Laderampe am Gütergleis vor Hunderten Menschen eine Festrede zum sechzigsten Geburtstag der Bahn, wie man auf alten Familienfotos sieht. 2006 war der Onkel auch dabei, als die Strecke ihr hundertstes Jubiläum feierte. Auch davon gibt es eine Aufnahme, die bezeugt, wie sehr die Eisenbahngeschichte mit unserer Familiengeschichte verwoben ist. Auf dem Bild sieht man meinen Onkel neben meinem Vater auf dem Bahnsteig stehen, hinter ihnen ein Museumszug mit der kleinen Lok der Baureihe 310, die hier vor hundert Jahren tatsächlich unterwegs war. Heute wird davon ein Exemplar im Bahnbetriebswerk im nahen Turnov gehegt und gepflegt. Noch immer durchquert diese Lokomotive das Böhmisches Paradies. Die kleine Lok nennt man auch *Kafemlejnek*, denn mit ihrem bauchigen Schornstein ähnelt sie einer solchen kleinen Kaffeemühle, wie man sie aus Omas Küche kennt. Und genauso praktisch, unzerstörbar und handlich ist sie auch.

Auf einem der letzten Fotos von meinem Onkel stützt er sich auf Krücken, er konnte da schon nicht mehr so gut gehen, aber auf dem Bild lacht er und sieht glücklich aus. Er wollte

unbedingt zum Bahnhof, denn die Eisenbahn, das war seine Liebe. Sein Leben. Und sein Glück.

Viele alten Bilder von mir zeigen mich mit einer Dampflok. Mein Vater war befreundet mit Herrn Reim. Er war Heizer und mit der damals schon sehr alten, aber beim Personal beliebten, weil nicht kaputt zu kriegenden Dampflok der Baureihe 434.2 unterwegs, die jahrzehntelang im Einsatz war. Wegen der vier Räder nannte man sie schlicht und einfach *Čtyřkolák, Vierrad*. Ein Foto von mir und Herrn Reim auf der Lok ist nicht datiert, aber es muss von 1976 stammen, spätestens 1977, denn danach tauchten kaum noch Dampfloks auf dem Bahnhof in Lomnice auf. Die neuen flinken *Kocouři, Kater*, der Baureihe T466.2 (später 742) übernahmen den Güterverkehr. Die Loks sehen tatsächlich ein wenig wie Katzen aus und schnurren auch so ähnlich. Und sind wie echte Katzen auf Bahnhöfen weitverbreitet. Auch heute noch holen die Loks in Lomnice mit Holz beladene Wagen ab. Die *Kater* kommen aber nur noch ein-, zweimal die Woche, denn auch hier hat der Güterverkehr leider nachgelassen.

Herr Reim rauchte viel, und wenn er rauchte und hustete, verwandelte er sich selbst in eine schnaufende Dampflokomotive. In eine Lok auf einer Lok sozusagen. Den Zigarettenrauch mag ich nicht besonders, doch was ich liebe, ist der Geruch dieser Dampfresser, in dem sich die verbrannte Steinkohle mit Schmieröl und Wasserdampf zu einem wahren Eisenbahnparfüm vermischt. Diesen schweren, kräftigen Duft

gab es damals am Bahnhof und entlang der Strecke. Heute muss man dafür eine Museumsfahrt machen. Wie viele Menschen kenne ich, die süchtig nach diesem Duft sind, die bei einem Streckenjubiläum ganz nah an einer Dampflok stehen, nur um an ihr riechen und schnüffeln zu können. Wie verrückte Liebhaber erzählen sie dann, dass jede Dampflok anders duftet. Was stimmt. Ich weiß es. Ich bin einer von ihnen. Auch ich bin ein Eisenbahnmensch.

So wie sie bewundere ich an den Lokomotiven natürlich noch mehr: die ganzen Geräusche, die diese Riesentiere von sich geben. Das laute Zusammenspiel der Räder, der Treibstangen, Kuppelstangen, Kolbenstangen, der Röhren, Pfeifen, Zylinder und des Blasrohrs, also der Saugzuganlage, die als Herzstück der Lokomotive schon vor mehr als zweihundert Jahren von dem englischen Eisenbahnpionier Richard Trevithick erfunden wurde. Und die für die richtige Luftzufuhr im Kessel sorgt und so für die enorme Leistung, wie mir Herr Reim einmal erzählte. Auch wenn die Lokomotive steht, leise vor sich hin atmet und auf ihren Einsatz wartet, spürt man die unglaubliche Kraft, die sich in dieser Maschine verbirgt.

Ich mochte schon immer den Blick in das heiße Flammenmeer im Inneren der breiten Feuerbüchse und auch, wie Herr Reim sich dort seine Bratwürste zum Mittag zubereitete. Er schnitt die dicken speckigen Würste auf, pickte sie auf einen langen dünnen Metallspieß, grillte sie über den Flammen, und gefühlt nach einer Minute war die kleine

Mahlzeit fertig. So richtig gesund war das wahrscheinlich nicht, doch seitdem weiß ich, die besten Bratwürste gibt es auf einer Dampfloch.

Mein Vater baute für mich bald eine erste Modelleisenbahnanlage der Spur TT, die er in der DDR ergattert hatte. Als gelernter Elektrotechniker kümmerte er sich um die ganzen Gleise und Loks und die Elektronik, und meine Mutter, die künstlerisch begabt ist, gestaltete die Landschaft: Sie zauberte Hügel mit einem Tunnel, einem Teich und Wald. Und auch eine Gastwirtschaft und eine Brauerei durften nicht fehlen. Böhmisches Paradies im Maßstab 1:120.

Mit fünf brachte ich außerdem meine erste Zeitung heraus – mit Zugbildern und ersten Gleisplänen. In der Schule gewann ich dann sogar einen Wettbewerb mit der Zeichnung eines Schnellzugs im Slowakischen Paradies irgendwo auf der Strecke zwischen Banská Bystrica und Margecany, wo wir mal im Urlaub waren.

Später schrieb ich meinen ersten literarischen Text. Wir sollten in einem Aufsatz schildern, was wir im Sommer erlebt hatten. Einer war in der Hohen Tatra, ein anderer an der Moldau und wieder ein anderer an der Ostsee auf der Insel Usedom, so wie wir eigentlich auch, doch ich schilderte einen ruhigen Nachmittag auf unserem Bahnhof in Lomnice, wo die Stille plötzlich von der Durchfahrt eines schweren, lärmenden Güterzuges unterbrochen wird.

Ja, ich muss zugeben, dass ich in der Zeit auch ein wenig zu nerven anfing, wenn es um Eisenbahnen ging. Ich reichte beim Verkehrsministerium in Prag zum Beispiel ein paar Verbesserungsvorschläge und Ideen zur Modernisierung für unseren Bahnhof und unsere Lokalbahn ein, darunter war auch ein Plan für den langen Basistunnel unter dem Berg Tábor, denn die Steigung um den Hügel herum machte den Zügen oft zu schaffen. Doch das Verkehrsministerium meldete sich leider nicht bei mir zurück. Eigentlich ist es gut so. Denn so sieht der Bahnhof von Lomnice heute fast genauso aus wie 1906. Und die Züge fahren hier fast genauso schnell oder langsam wie damals. Und deshalb ist die Fahrt bis heute sehr beruhigend. Der Triebwagen schaukelt etwas, sodass man sich wie in einem Kinderwagen geborgen fühlt und sofort einschlafen möchte.

Wer weiß, vielleicht liegt mein Brief mitsamt den Zeichnungen und kühnen Plänen noch irgendwo im Archiv inmitten Tausender anderer Briefe mit Verbesserungsvorschlägen, aber auch mit vielen Beschwerden von Menschen, die glauben, die Eisenbahnwelt besser zu verstehen. Und doch verstehen sie oft nur Bahnhof, wie man so schön sagt.

Auch ich wollte immer alles verstehen, und bis ich dreizehn wurde, war alles klar. »Der Junge geht zur Eisenbahn, wenn er die Eisenbahn so liebt«, wie mein Vater sagte, zumal er schon »die Signalbilder lesen kann«, wie mein Onkel sagte. Ich lernte

die ganzen Vorschriften und las natürlich auch die Fachpresse: die tschechische Zeitung *Železničář*, der *Eisenbahner*. Und aus der DDR ließ ich mir von meinem Brieffreund Mario den *Modelleisenbahner* zuschicken. Die beiden Zeitungen lese ich bis heute gern, genau wie *LOK Report*, *DB Mobil*, *Drehscheibe* und viele andere.

Ich hatte fest vor, auf die Lokführerschule in Česká Třebová zu gehen. Vermutlich hat jeder, der sich für die Eisenbahn interessiert, schon mal von diesem Ort gehört, der in etwa auf halber Strecke zwischen Prag und Ostrava liegt. Česká Třebová ist nicht groß, die Stadt hat etwa fünfzehntausend Einwohner, doch an den langen überdachten Bahnsteigen halten fast alle Züge. Ein wichtiger Knotenpunkt – und das schon seit 1845. Kurz danach baute man hier Werkstätten, und der Bahnhof wurde kontinuierlich verlängert und verbreitert. Bis heute arbeiten in Česká Třebová die meisten Menschen bei der Bahn. Denn hier befinden sich nicht nur die Eisenbahnerschule und eine Lokomotivfabrik, sondern auch der größte Rangierbahnhof von Tschechien, der zu den wichtigsten in ganz Mitteleuropa zählt. Ebenso wie der Rangierbahnhof Limmattal bei Zürich oder der Zentralverschiebebahnhof in Wien-Kledering. Der größte Rangierbahnhof in Europa liegt allerdings in Maschen in der Nähe von Hamburg.

Und Česká Třebová ist noch für etwas anderes bekannt: seinen Eisenbahnfriedhof. Auf zugewachsenen Abstellgleisen

werden die ausgemusterten Lokomotiven und Wagen zerlegt und verschrottet. Nur wenige werden auf manchmal schräge Art und Weise gerettet. Zum Beispiel kaufte hier einmal ein Imker einen ausrangierten Personenwagen und machte daraus ein Bienenhaus. Und einen anderen Wagen baute neulich jemand in eine Sauna um. In eine Sauna auf Schienen.

Es ist ein trauriger Anblick, wenn man den Friedhof aus dem Speisewagen eines der Züge in Richtung Prag, Berlin, Wien, Budapest, Warschau oder Krakau betrachtet, die regelmäßig durch Česká Třebová kommen. Hunderte leblose Lokomotiven jedweder Bautypen mit ausgeschlagenen Fenstern, fehlenden Schildern und Türen und aufgeschlitzten Leibern, aus denen die Organe herausgerissen wurden. Ihre Herzen, die Motoren, schlagen nicht mehr. In Česká Třebová schließt sich so irgendwie der Kreis. Hier geht man als junger Mann oder junge Frau in die Eisenbahnerschule. Und hier sieht man das Ende.

Doch wenn man dreizehn ist, denkt man nicht unbedingt über den Tod und Friedhöfe nach. Man steht am Anfang. Man hat einen Traum. Man möchte was schaffen. Und doch kann sich alles schnell ändern. Dass ich mich nach dem ärztlichen Befund meiner Sehschwäche nicht mehr für ein Eisenbahnerstudium bewerben konnte, kam einer Beerdigung gleich. Die ganze Welt stürzte wie ein Kartenhaus zusammen, und ich fühlte mich genauso wie die ausrangierten Lokomotiven auf dem Eisenbahnfriedhof von Česká Třebová.

Mittlerweile kann ich darüber lachen, doch damals habe ich wirklich weinen müssen. Diese Brille, diese verdammte Brille.

Und so musste ich ins Gymnasium nach Turnov. Nur unter uns, ein, zwei Jahre später war ich doch sehr froh darüber. Zunächst blieb ich aber auch hier der verrückte Eisenbahner und überforderte meine Schulkameraden im Russischunterricht mit einem Vortrag über die Transsibirische Eisenbahn und meine wunderbare Deutschlehrerin Frau Dudková mit einem Vortrag über die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Ja, über diejenigen, die ich bei meinen Ausflügen in die DDR fotografiert und bewundert hatte. In Zittau. Görlitz. Bautzen. Löbau. Hoyerswerda. Zu den Fotos spielte ich auch die passenden Geräusche vor, die klangvolle Eisenbahnmusik der Dampflokomotiven.

Meine Freunde hatten zu Hause Platten von The Cure, Depeche Mode oder The Smiths, teuer erstanden und aus dem Westen eingeschmuggelt, und ich besaß eine LP mit Dampflokkeräuschen, *Von 01 bis 99: Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn*, die ich mir ganz legal in Zittau in einem Plattenladen für ein paar Mark gekauft hatte. Heute kann man sich die Platte sogar bei YouTube anhören.

Dank meiner Freunde entdeckte ich bald eine andere Welt und auch andere Musik als die der Eisenbahn. Und Literatur, Kino, Geschichte, die deutsche Sprache. Wir lasen Milan Kundera, Pavel Kohout, Bohumil Hrabal und Jack Kerouac, vor allem sein Meisterwerk *Unterwegs* verschlangen wir alle in nur

einer langen Nacht. Bis heute liebe ich die Szenen, in denen die Beatniks als blinde Passagiere auf den Güterzügen quer durch Amerika unterwegs sind, ich bewundere diese absolute Freiheit.

Damals lernte ich in der Bahnhofskneipe in Turnov, in der sich heute die Stadtbibliothek befindet, einen Tramper kennen, der mir erzählte, genau so habe er es mal bis nach Bulgarien geschafft. Von Güterzug zu Güterzug durch die Tschechoslowakei und dann weiter über Ungarn und Rumänien. In Burgas hatte man ihn zwar verhaftet und verprügelt, aber egal, er schaffte es bis ans Schwarze Meer. Er war ein freier Mann im damals unfreien Teil Europas.

Nach der Wende entdeckten wir auch die vergessene deutschsprachige Literatur meines Landes wieder, vor allem Franz Kafka. Wir lasen alle *Die Verwandlung*, worin der arme Gregor Samsa am Abend Fahrpläne studiert, so wie ich es auch mache. Und in meiner Vorstellung verwandelte er sich dann in eine lärmende Dampflokomotive und nicht in einen Käfer. Aber ich las auch Kafkas Kurzgeschichten, darunter die Skizze *Wunsch, Indianer zu werden*, die genauso traurig endet wie mein Traum, Eisenbahner zu werden.

Doch unglücklich darüber war ich längst nicht mehr. Wir gründeten eine Band und eine kleine Theatergruppe. Ich verliebte mich und trennte mich wieder. Ich lernte Bier zu schätzen und verstand, wie mein Onkel das mit dem Durst der Dampflokomotiven und der Böhmer meinte. Zum Glück war es

mit dem Rauchen anders, das lernte ich nie. Stattdessen schrieb ich mein erstes Theaterstück. Ganz ohne Eisenbahn. Doch sie kehrte ziemlich bald in mein Schreiben und in mein Leben zurück. Eigentlich war sie auch nie weg gewesen. Dafür war und ist die Liebe einfach zu groß.

Und so bin ich heute viel mit der Eisenbahn unterwegs, gehe auf kurze und lange Reisen durch Mitteleuropa, dessen Geschichte man ohne die Eisenbahn nicht erzählen kann. Manchmal verreise ich nur für einen Nachmittag, manchmal für eine ganze Woche, manchmal für einen ganzen Monat. Über meine Fahrten schreibe ich in diesem Buch. Und über die Geschichte und die Geschichten, die mir die Schienen, Bahnhöfe, Züge und Menschen erzählen. Denn das ist für mich die Eisenbahn.