



**NACHT
ZUG
TAGE**

MILLAY HYATT

FRIEDENAUER PRESSE

Anfahrt	11
Nachtzugbegleiter	13
Karte	35
Schlaf	67
Fenster	79
Kind	99
Umsteigen	123
Voyeurin	135
Grenzen	151
Kapsel	169
Improvisieren	181
Passage du désir	199
Nach Hause	223
Literatur	231
Dank	238

Edinburgh

London

Calais

Brüssel

Fulda

Berlin

Lutherstadt

Wittenberg

Dresden

Leipzig

Strattdra

Schleiz

Prag

Paris

Straßburg

Basel

Lausanne

Bern

Montreux

München

Innsbruck

Wien

Budapest

Arad

Zagreb

Belgrad

Bordeaux

Les Eyzies

Agen

Marbonne

Bologna

Venedig

Civitavecchia

Rom

Bari

Barcelona

Tarragona

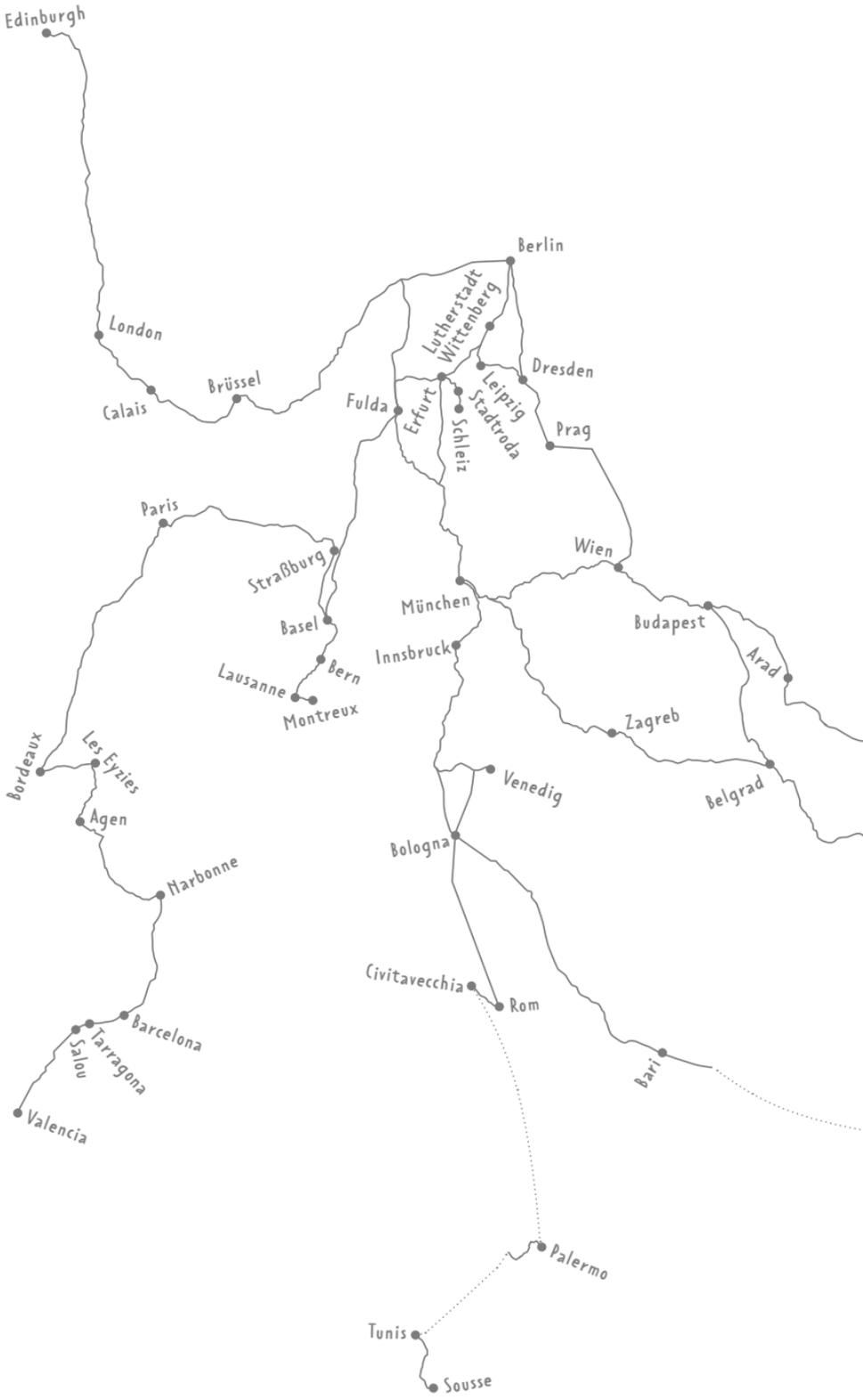
Salou

Valencia

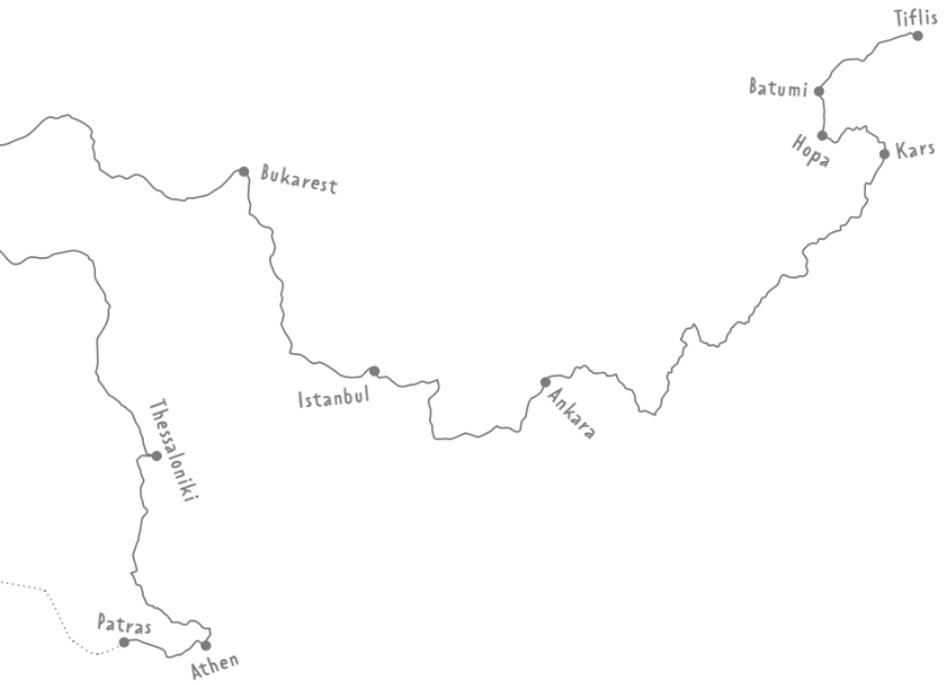
Palermo

Tunis

Sousse



Für Aiden



*I suppose I'm glad I'm on this train
And it's long
Somewhere between Dunkirk and Paris
Most people here are still asleep
But I'm awake
Looking out from here at half-past France
John Cale*

Anfahrt

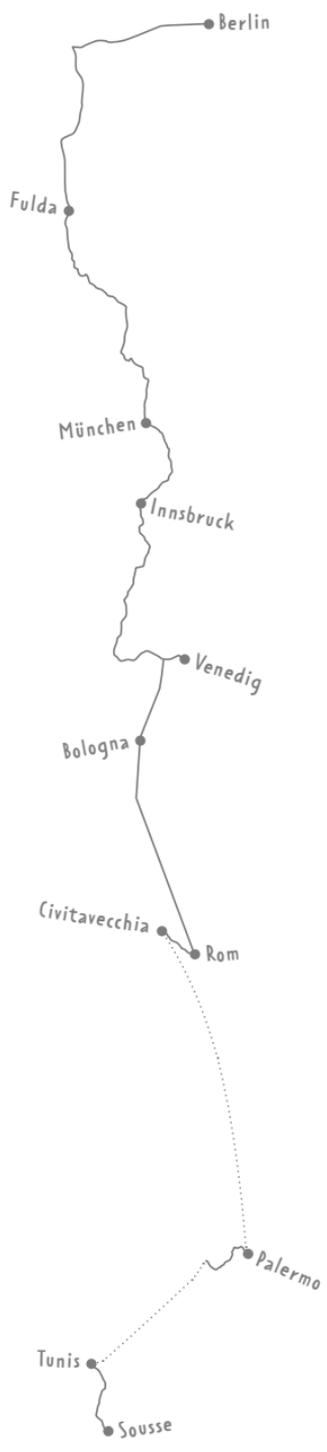
Tagsüber macht man Ausflüge, aber nachts reist man.

Tove Jansson

Als Kind bin ich nicht mit dem Nachtzug gefahren, sondern mit dem Nachtauto. Mit ein oder zwei Geschwistern lag ich unangeschnallt auf einem Schaumpolster hinten im Mitsubishi-Kombi, vorne am Steuer saß souverän mein Vater, neben ihm meine Mutter, die ihn durch Vorlesen oder ein leises Gespräch wachhielt.

Trotz meiner Geschwister war ich dabei alleine – mit der Nacht und den Lichtern der anderen Autos, die wie Kometen an der Heckscheibe und den Seitenfenstern vorbeiflogen und in der Ferne einschlugen, um gleich darauf wieder loszufliegen. Unsere vielen Familienreisen fanden grundsätzlich nachts statt, weil es da, wie meine Eltern mir später erklärten, hinten im Auto so viel friedlicher war. Schlafende Kinder nerven nicht. Im Kofferraum-Schlaflager gab es keine Territorialkämpfe, noch vor dem Einschlafen stellte uns das Nachtfahren ruhig. In einer von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Büchse aus Stahl und Plastik glitten wir über die Autobahn und fühlten uns maximal geborgen.

Wenn ich heute das Nachtzugfahren liebe, dann auch wegen dieses Gefühls.



Nachtzugbegleiter

*Er sitzt und sitzt und sitzt, verscheucht den Schlaf,
während Passagiere heiße Luft absondern.
Suzette Mayr, Der Schlafwagendiener*

Ich bin auf dem Weg nach Tunesien, um meinen Bruder und meine Schwägerin zu besuchen. Bis Civitavecchia, der Hafenstadt nördlich von Rom, fahre ich mit dem Zug, dann mit der Fähre über Palermo nach Tunis, von dort wieder mit dem Zug bis Sousse. Zwischen München und Rom im Nachtzug, ich hatte mir im Sechserabteil eine Liege gebucht. Als ich im Reisebüro mit meinem Ziel an den Bahnexperten herangetreten bin, hat er mich zuerst zu seinen Flugzeugkolleginnen weitergewunken. Sobald er aber verstand, dass ich bei ihm richtig war, grinste er übers ganze Gesicht. Ich gehörte also zu den Kundinnen, die seiner Arbeit die Würze verleihen und in denen er Gleichgesinnte ahnt. Er fragte noch nach, ob ich Flugangst hätte, als ich das verneinte, nickte er zufrieden und stürzte sich akribisch in die Suche nach den besten Verbindungen. Dabei zog er nicht nur die Programme auf seinem Computer zu Rate, sondern blätterte in dicken, kleingedruckten Fahrplanbüchern. Es hatte etwas von einer Geheimwissenschaft. Dies war eine der ersten langen Zugreisen, die ich mit Jens gebucht habe, mittlerweile sind wir per Du.

Jetzt sitze ich also im Tagzug nach München, schaue auf grüne Felder und noch grünere Wälder, gelegentlich sammeln sich Windräder bedrohlich am Horizont, wie eine

heranziehende Armee. Schräg gegenüber von mir spielt ein Mann auf seinem Laptop *Grand Theft Auto*, hinter ihm liest ein anderer *The Great Gatsby*, beide sind mit Größe beschäftigt. Diese ersten Momente kostete ich voll aus. Ich bin noch nie in Afrika gewesen, und so schön dehnt sich jetzt die Erwartung, entlang knapp anderthalbtausend Kilometern auf Schienen und dann übers offene Meer. Seltsam, dass es nur zwei Länder sind, die ich auf dem Weg an einen für mich so fremden Ort auf einem anderen Kontinent durchquere. Österreich werde ich verschlafen, aber Rom und Palermo, beide für mich auch bisher unbekannt, winken als Extra-Bonbons. Auf langen Zugfahrten sind Durchreiseorte wie Mitgebsel auf einem Kindergeburtstag: eine Belohnung dafür, dass man so viel Spaß haben durfte.

Auf dieser Fahrt komme ich schon nach dreieinhalb Stunden in den Genuss eines unerwarteten Bonbons: Technische Probleme oder eine höhere Gewalt, oder wem auch immer die Bahn die Schuld gibt, bedeuten einen außerplanmäßigen Halt von anderthalb Stunden. In Fulda. Wo ich auch noch nie war. Ich nehme das Präsent an, deponiere meinen Reiserucksack in einem Schließfach und schlenkere durch das Barockstädtchen. Es überrascht mich. Die Bilder, die ich von Fulda hatte, wo auch immer aufgelesen, waren komplett falsch (sechziger Jahre, Wiederaufbau, Industrie, Trostlosigkeit) – zumindest was die Altstadt betrifft. Vielleicht einem lautmalerschen Irrtum geschuldet, bei dem sich in meinem Unterbewussten Fiat mit Fulda kreuzte und eine Fabriklandschaft entstehen ließ. Die wird jetzt rückgebaut, während ich an Klostermauern vorbei und durch Fachwerkassen mit Eisdielen und Marienstatuen laufe. Dabei stelle ich mir spaßeshalber vor, ich wäre nicht auf der Durchreise, sondern schon am Zielort angekommen.

In dieser alternativen Realität sind Justin und Monika kürzlich nach Fulda anstatt nach Sousse in Tunesien gezogen, und ich verbringe nun dort meinen Sommerurlaub mit ihnen. Sie wohnen in einem dieser untersetzten mittelalterlichen Bauten, mit zwergenhaften Fenstern und in warmen Erdtönen gehaltenen Innenräumen, mit Blumen auf dem Küchentisch.

Ich behalte trotz meiner osthessischen Fantasien den Blick auf die Uhr und bin reichlich vor der Weiterfahrt wieder am Bahnhof. Schaue noch in der Bahnhofsbuchhandlung vorbei, zum Glück nichts als Schund, mein Rucksack ist schon schwer genug. Dass ich den Nachtzug nach Rom verpassen werde, ist schon jetzt klar, und ich werde langsam nervös. Alle folgenden Verbindungen sind dadurch gefährdet. Lange Zugreisen sind algorithmische Ketten, bei denen es bei jedem Glied zu einer Neukalkulation kommen kann, wenn es sich anders verhält als geplant. *Wenn Rom, dann Palermo, wenn Palermo, dann Tunis, sonst Verona; wenn Verona, dann Bologna, wenn Bologna, dann Napoli, sonst Padova. Ad infinitum.* Nur dass sich diese Kalkulation nicht lautlos und augenblicklich irgendwo in einem Rechenzentrum vollzieht, sondern in bangen oder ärgerlichen Minuten bis Stunden von der Reisenden und dem Zug- oder Bahnhofspersonal in komplexen Schachzügen ausgearbeitet werden muss. Noch eine weitere Verkomplizierungsschraube entsteht durch die schlecht oder gar nicht miteinander verzahnten Systeme der nationalen Eisenbahngesellschaften, ihre Buchungsvorgänge, Fahrpläne, Umsteigetaktungen. Einzelne Etappen einer längeren Reise müssen in der Regel getrennt voneinander gebucht werden, und auch wenn dies Profis wie Jens vornehmen, gibt es keine Garantien für eine

Weiterbeförderung, wenn man unverschuldet einen Anschluss verpasst, die Reisende ist auf sich gestellt, auf das eigene Glück und auf die eigene Flexibilität. Das erfordert immer wieder ganz schön starke Nerven.

In München stelle ich mich in die Schlange am Service-Center und bekomme eine neue Verbindung ausgedruckt. Stunden später ein Nachtzug nach Venedig, von dort ein Schnellzug nach Rom. Also tausche ich meinen 4-Euro-Entschädigungsgutschein von der Deutschen Bahn gegen ein Bier ein und beobachte die Nachtgestalten. Sie schnorren Zigaretten, sie schauen in Mülleimer, sie trinken aus der Flasche und hungern wie ich. Zwei schlaksige Männer geraten in einen halbherzigen Streit, wenden sich nach einem kurzen verbalen Schlagabtausch mit müden Körpern voneinander ab. An einem Tisch sitzt eine Gruppe afrikanischer Männer ohne Gepäck und trinkt Hefeweizen, eine kleinwüchsige alte Frau, gedrungen, mit fettigen grauen Haaren, drückt sich an ihrem Tisch herum, wie ein hungriger kleiner Vogel, die Männer am Tisch beachten sie nicht, tun so, als wäre sie nicht da, als wäre sie tatsächlich ein Vogel. Bahnhöfe, auch in Zeiten der Einkaufszentrierung, der Überwachungskameras und des glatten Dienstleistungsleitgedankens, sind immer noch Orte, die Menschen in wackeligen Umständen anziehen, auch einsame, arme, kaputte Menschen. Sie sind die einzigen überdachten quasi öffentlichen Räume in unseren Städten, die rund um die Uhr für alle aufhaben, die etwas Licht brauchen, etwas Kontakt, die auf Wohlstandsabfall angewiesen sind oder eine trockene Ecke zum Dösen suchen. Ich dagegen bin auf dem Weg in den Urlaub, habe Reservierungen und Geld in der Tasche, Angehörige, die sich am Zielort auf mich freuen und mir ein Bett gemacht haben werden. Ich

sitze unter ganz anderen Bedingungen hier alleine und trinke mein Bahnhofspils. Das werden die unruhigen, ungeladenen und ungemütlichen Menschen auch sofort wahrnehmen. Trotzdem fühle ich mich zu dieser späten Stunde in einer Art Schicksalsgemeinschaft mit ihnen.

Auf meiner in Berlin von Jens ausgestellten Fahrkarte für den Nachtzug steht jetzt mit Kugelschreiber ein Vermerk gekritzelt: *Zugbindung aufgehoben*. Das sieht irgendwie flapsig aus, aber da ist ja noch der Stempel daneben, wird also schon stimmen. Mit dieser Überzeugung, gestützt von einem hartnäckigen Glauben an deutsche Verwaltungsvorgänge, steige ich in den Nachtzug nach Venedig (damals von der Deutschen Bahn betrieben). Und suche den Nachtzugbegleiter, um ihn zu fragen, wo ich mich einquartieren soll. Meine Reservierung ist ja in diesem Zug nicht gültig.

Er nimmt den ganzen Gang ein, bullig, forsches Kinn, glatt rasierter Schädel. Unwillkürlich weiche ich etwas zurück: Er marschiert auf mich zu mit einem Gesichtsausdruck, der ankündigt, wie wenig er sich auf unser Gespräch freut. Aber ich habe ja ein berechtigtes Anliegen, das ich ihm jetzt darlege. Zu meiner Verblüffung weist er mich an, mir einen Platz im Sitzwagen zu suchen, da ich in diesem Zug nicht reserviert hätte. Mein Gegenargument – ich hatte eine Reservierung im Liegewagen in einem Zug, den ich nicht aus eigenem Verschulden verpasst habe – ist so offensichtlich, dass es mir überflüssig vorkommt, es überhaupt aussprechen zu müssen. Unbeeindruckt erklärt er mir, die Liegeabteile seien alle voll, da könne er nichts machen. Er guckt dabei keineswegs entschuldigend oder mitleidig, sondern drohend, mit zusammengezogenen Augenbrauen, als ob er mich verdächtigen würde, den Nachtzug nach Rom

sehr wohl aus eigenem Verschulden verpasst zu haben und jetzt zu versuchen, mir einen Liegeplatz zu erschleichen. Ich erkundige mich nach den Schlafabteilen.

Die Terminologie für die verschiedenen Komfort-Kategorien im Nachtzug ist nicht nur nicht beschönigend, wie sonst bei Marketing-Begriffen oft der Fall, sie hat in der Gegenüberstellung von »Schlaf-« und »Liegewagen« sogar etwas Abschreckendes. Auf der faktischen Ebene grenzen sich die beiden durch Unterschiede in der Einrichtung voneinander ab – im Schlafabteil ein bis drei Betten, eine bessere Ausstattung und mehr Platz, im Liegeabteil vier bis sechs Liegen, eine schlichtere Ausstattung und wenig Platz. Natürlich mit entsprechendem Preisunterschied. Aber bedeutet das zwangsläufig, dass der Schlaf nur den Bessergestellten im Schlafabteil vorbehalten ist, während die Masse im Liegewagen bloß liegt? Ich selbst habe auch zu Hause in meinem eigenen Bett einen nicht ganz unkomplizierten Bezug zum Schlaf, trotzdem schlafe ich im Liegewagen oft nicht nur gut, sondern herrlich. Es ist eine Art fliegende Rast, in der die Bewegung des Zuges den Rhythmus bestimmt und den Träumen ihre Geschwindigkeit vorgibt. Das Atmen oder Schnarchen oder die Ausdünstungen der (vielen) Abteilgenossen, die bei jeder Umdrehung verrutschenden Bettlaken – gut, es gibt Störfaktoren, die es so im Schlafabteil nicht gibt (dort sind die Betten in der Regel mit Spannlaken bezogen). Aber von diesen Störungen geweckt zu werden heißt immer, sich erstaunlicherweise in einem *Zug* wiederzufinden, in Bewegung, durch eine ferne Nacht fahrend, eine absolut unalltägliche Erfahrung, und um 4 Uhr morgens lächelt man sich dann wieder in den ganz speziellen Nachtzugschlaf, den Proust mit dem Schlaf eines Fisches vergleicht, der von

den Wellen und Strömungen getragen wird. Geschlafen wird auch im Liegewagen, vielleicht sogar wie ein Baby, wie die Deutsche Bundesbahn bei der Einführung dieses Wagentyps Anfang der sechziger Jahre warb: *Schon als wir in der Wiege lagen / da träumten wir vom Liegewagen / Jetzt kann man nachts im Wagen liegen / und sich in allen Lagen wiegen*. Übrigens verkehren die deutschen Begriffe die althergebrachten französischen: Der ursprüngliche Terminus für den Schlafwagen, der noch in der internationalen Bauartbezeichnung WL wiedergegeben wird, lautet *Wagon-Lit*, während der Liegewagen *Courette* heißt. In einem *lit* kann man auch bloß liegen, wie der Name schon sagt, aber *coucher* bedeutet eindeutig schlafen.

Sie haben nicht im Schlafwagen reserviert, kommt es jetzt schroff zurück. Mittlerweile fahren wir. Der Nachtzugbegleiter verlagert gekonnt sein umfangreiches Körpergewicht im Zusammenspiel mit den schwankenden Bewegungen des Zuges, sodass er noch genauso stramm steht wie vorhin bei Stillstand. Ich dagegen muss mir noch Zugbeine aneignen, ich stütze mich mit einer Hand an der Wand ab und versuche, mich für die nächste Runde dieses Kampfes zu sammeln. Aber mit wem habe ich es hier überhaupt zu tun?

Erstens mit einem Nachtzugbegleiter und keinem Schlafwagenschaffner, wie er früher, vor der Umwandlung der Bahn in eine Aktiengesellschaft mit Renditeerwartung, hieß, als er noch mit der Autorität eines Staatsbediensteten ausgestattet war. Mit der Namensänderung sollte die serviceorientierte »Begleitung« in den Vorder- und die Kontrolle in den Hintergrund rücken, womit aber der Spagat zwischen den beiden Rollen keineswegs aufgehoben wurde. Das gilt für den Zugbegleiter im Tagzug

und umso mehr im Nachtzug, wo diese Unterkategorie der Aufsichtsperson/des Betreuers eine Spezies für sich bildet. Nachtzugbegleiter changieren zwischen Hotelmanager und Grenzpolizist, sind überwiegend männlich, mittleren Alters, oft übertrieben dienstbeflissen in den schmalen Gängen mit Bettbezügen unterwegs oder lauern vor Abreise auf dem Bahnsteig den Reisenden auf. Anders als bei Reisen am Tag muss man auch in Deutschland noch vor dem Einsteigen in einen Nachtzug die Fahrkarte vorzeigen. Nicht nur vorzeigen, sondern mit ihr herausrücken. Der Nachtzugbegleiter vergleicht den Namen auf der Fahrkarte mit seiner Liste, setzt ein Häkchen, steckt dann die Fahrkarte ein. (Wenn man im Nachtzug anonym unterwegs sein will, muss man klandestin vorgehen, mit falschen Papieren, oder es gelingt einem, mitten in der Nacht einzusteigen, ohne dass es der Zugbegleiter bemerkt, wie es die Nachtzugdiebe tun.) Manchmal kommt noch der Hinweis, dass die Karte am nächsten Morgen zurückgegeben wird, manchmal auch nicht. Ich erinnere mich an einen Mann mit gelber Regenjacke im Nachtzug zwischen Wien und Berlin, seine Kinder kletterten den Ermahnungen der Mutter zum Trotz auf den Liegen herum, der mich verlegen fragte, ob ich wüsste, warum nach der Kontrolle die Tickets verschwunden seien. Scheinbar hat er sich nicht getraut, denjenigen zu fragen, der sie hatte verschwinden lassen. So ohne Fahrkarte im Zug fühlt man sich entblößt. Wenn noch dazu eine internationale Grenze außerhalb des Schengenraums in der Nacht überschritten werden soll, muss oft auch der Pass abgegeben werden. Angeblich, damit man bei Grenzkontrollen nicht geweckt werden muss. Das wird man aber in der Regel sowieso. Ich vermute ohnehin eher, dass es beim Fahr-