

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 anfang, 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 Basis-tunnel 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

Diesen Bahnhof kennt in Tschechien jeder: Česká Třebová.



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

Das Gleisbild von Lomnice nad Popelkou. Die Gleise, die Weichen, die Signale. So sehen die Fahrdienstleiter und Fahrdienstleiterinnen den Bahnhof auf dem Arbeitstisch.

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 Dampflokgereuschen, *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 Böhmen 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.

Das heilige Flügelrad gilt als Ursymbol der Eisenbahn. Nicht nur in Belgien und in Tschechien, in Antwerpen Centraal und in Česká Třebová. Sondern überall, wo Züge fahren und Eisenbahner leben.



Der schönste und größte Bahnhof in Tschechien:
Praha hlavní nádraží – Prag Hbf.