

Das Vorhaben, über die Ukraine-Reise mit dem Zug zu schreiben, gestattet nur wenig Vorbereitungs- und Planungsspielraum. Im Internet finden sich Berichte von Erlebnissen, die nur sehr bedingt wiederholbar sind. Darüber hinaus bleibt die Lektüre literarischer Reise-Darstellungen. Hier ist bemerkenswert, dass sich gerade die sogenannten ›Eisenbahnkapitel‹ der Vielzahl von Reiseberichten, die im frühen 20. Jahrhundert über Sowjetrußland entstanden, durch einen hohen Grad erkennbarer Fiktionalität auszeichnen: Die Geschichten ähneln sich sehr und bilden auffällig geeignete Einstimmungen auf die Reise in den ›wilden Osten‹, klassische Vorurteile werden bedient und stereotype Protagonisten eingeführt.

In unserem Fall hingegen will versucht sein, die Fahrt, wie sie sich zutrug, darzustellen, ohne aus Ereignisarmut oder dramaturgischen Gründen auf das beliebte Stilmittel der Zudichtung, etwa amüsanter Zwischenfälle oder Horrorgeschichten verbreitender Amerikaner, zurückgreifen zu können.<sup>1</sup> Der Vorsatz, die Fahrt beobachtend wahrzunehmen, unter besonderer Berücksichtigung der Eindrücke von Innen/Außen, Bewegung/Veränderung, Fremdem/Eigenem, Raum/Zeit etc. erwies sich in der Umsetzung als schwierig, da der Zug in der Realität niemals Mittelpunkt des Geschehens, sondern Brücke zwischen den Geschehen war: Hier wurde notwendigerweise geschlafen und gewartet, sich zurückgezogen und abgegrenzt.

### *Hamburg – Berlin Lichtenberg – Kiew – Annäherungen*

Schon in Hamburg geben die Essensberge, die sich in den prallen Taschen jedes Ankömmlings unserer Reisegruppe abzeichnen, Anlass zur Belustigung; zwei Stunden später besorgen die meisten in Ostberlin aus Angst vor unzureichender Verpflegung noch mehr Proviant. Auf dem Bahnsteig werden vermeintliche ukrainische Heimreisende an abenteuerlich verschnürten Gepäcktürmen erkannt, der Schaffner an weißer Uniform mit Schultersternen. Sein imposantes Erscheinungsbild leidet, zugegeben, ein wenig unter der intensiven Schnapsfahne, die er verströmt.

---

<sup>1</sup> Solch einleitende ›Eisenbahnkapitel‹ finden sich u. a. bei *Alfons Paquet*: Im kommunistischen Rußland. Briefe aus Moskau. Jena 1919, und bei *Egon Erwin Kisch*: Zaren, Popen, Bolschewiken. Erstausgabe Berlin 1927, um nur zwei Beispiele zu nennen.

Die Kolportage eines Kommentars des – korrekt identifizierten – Schaffners hinsichtlich unserer einsteigenden Gruppe: »Lauter gute Modelle!« – trägt, wenn auch wiederum nicht zur Steigerung seiner Autorität, so doch zur Auflockerung der klaustrophobisch-bedrückten Stimmung bei. Die mit je drei Personen zu belegenden winzigen Abteile – die Bodenfläche ist schon mit den Rucksäcken vollständig ausgefüllt – erwecken spontan nicht den Eindruck eines angenehmen Aufenthaltsortes für 24 Stunden. Die Plastikgussform der Einrichtung erinnert in Farbe und Gestalt an DIXI-Klos, wenn auch mittels bunter Decken freundlich aufgelockert.

Durch beeindruckende Klapptechnik entstehen drei Betten, wo vorher eine Sitzbank war. Am so gewonnenen Komfort wird fortan festgehalten, kaum jemand opfert die Liegeflächen bis zum Ende der Fahrt der potentiell zwar kollegialeren, doch bedeutend unbequemerer Sitzvariante; diese unbestreitbare Favoritenstellung der liegenden Fahrt stellt die Weichen für die folgende hingebungsvolle Verdösung jeglichen vermeintlichen Abenteuers.

Als Ausweichmöglichkeit zu den Schlafkojen, die kaum höher sind als eine Unterarmlänge, bietet sich allein der mit schweren, gemusterten Teppichen bewehrte Gang an, gerade so breit wie eine schmale Person. Der unvermeidliche Kontakt mit dem nackten Oberkörper eines sich wiederholt vorbeischiebenden recht umfangreichen Mannes lässt den Aufenthalt dort schnell wenig verlockend erscheinen. Auf anfängliche Enttäuschung über fehlende bzw. wenig einladende Möglichkeiten zur Beobachtung des »Fremden« folgt rascher Rückzug ins gemütliche Privat-Kabuff. Der einzige, längerfristige Fremdkontakt ist ebenso ernüchternd: Zwei von uns teilen ihre Kabine mit einer zurückhaltenden älteren Dame aus der Ukraine. Das Gefühl, sie nicht stören zu wollen und sich zugleich von ihrer Anwesenheit gestört zu fühlen, nagt deutlich an der Kabuff-Intimität der beiden. Ihre Liegen bleiben tagsüber weggeklappt.

### *Über das Reisen*

Marc Augé nennt den Raum des Reisenden den »Archetyp des Nicht-Ortes«<sup>2</sup>. Neben der Realität des Zweckes, für den ein Nicht-Ort konstituiert ist, in unserem Fall der des Transits, sieht er ergänzend die Realität der Beziehung, welche die einzelnen Individuen zu den Räumen unterhalten.<sup>3</sup> Während eine

<sup>2</sup> Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt a. M. 1994, S. 93.

<sup>3</sup> Vgl. ebd., S. 110.

mögliche Version dieser Beziehung sich in der von Eric J. Leed so bezeichneten »Befreiung durch Unterwegssein«<sup>4</sup> darstellt, präsentiert sich in unserem Fall die Fahrt als das Gegenteil seiner Definition, »daß die Freiheit der Reise in der Fähigkeit besteht, sich um Menschen und Orte herum zu bewegen, ohne mit ihnen in Kontakt zu treten ...«.<sup>5</sup> So ist unser Ziel ein klar umrissenes, wir bewegen uns geradewegs auf Orte zu, an denen uns ein straffer Zeitplan und zahlreiche Termine erwarten. Wir sind weit von der »Freiheit, die dem Reisen immer wieder zugeschrieben wurde«<sup>6</sup>, entfernt, nämlich durch unseren Status als Reisende »von definierenden Bindungen [ge]löst«<sup>7</sup> zu sein.

Tatsächlich finden wir uns, neun Studentinnen, ein Student, eine Dozentin, einander kaum bekannt, auf engstem Raum zusammengespart, in dem Wissen, weitere zwölf Tage miteinander verbringen zu müssen. Am maßgeblichsten wirkt sich dieses Abgekapseltsein und gleichzeitige Eingekapseltsein natürlich in den einzelnen Abteilen aus, wo die Balance zwischen notwendiger Abgrenzung und gewollter Annäherung – und andersherum – gehalten werden muss.

Als weitere Vorzüge der Bewegung beim Reisen beschreibt Eric J. Leed:

»Grenzen erhalten ihre absolute Bedeutung aus der Position derjenigen, die außerhalb oder innerhalb von ihnen stehen, und diese Absolutheit wird, ebenso wie die Absolutheit von Raum und Zeit, durch das Einsetzen der Bewegung aufgelöst.«<sup>8</sup>

Die Begrenztheit unserer Räumlichkeiten ebenso wie die als quälend lang empfundene Fahrt scheinen aber vielmehr die Absolutheit von Raum und Zeit besonders zu verdeutlichen. Auch befinden wir uns mit dem Einsetzen der Bewegung nicht jenseits aller Grenzen, sondern erkennen exakt ihre absolute Bedeutung als diejenigen, die innerhalb ihrer liegen und stehen.

Primäres Bestreben der Gruppe ist, nicht nur die Nacht, sondern auch den folgenden Tag möglichst zu verschlafen. Als Hauptthema von Gesprächen etablieren sich die sanitären Anlagen: Hier herrscht hohe Intoleranz bereits gegenüber unsichtbaren Verunreinigungen, was zu peinlicher Vermeidung von Toilettenbesuchen führt. Die Kurve der Empfindlichkeit steigt exponentiell

---

<sup>4</sup> Eric Leed: Die Erfahrung der Fremde. Reisen von Gilgamesch bis zum Tourismus unserer Tage. Frankfurt a. M./New York 1993, S. 93.

<sup>5</sup> Ebd., S. 94.

<sup>6</sup> Ebd., S. 93.

<sup>7</sup> Ebd.

<sup>8</sup> Ebd., S. 94.

zu der mit Fahrtdauer zunehmenden auch sichtbaren Verunreinigung und olfaktorischen Belastung und steigert sich schließlich in eine Art gruppenhysterischen ›horror loci‹.

Am Morgen bietet der Schaffner wortkarg Tee und Kaffee an und serviert schließlich zuckrige Heißgetränke, was ihm rasende Sympathien einbringt. Auch die Entdeckung des im Gang befindlichen Samowars lässt diesen prompt einladender erscheinen, obwohl unsererseits gar keine Verwendung für das frei verfügbare Heißwasser besteht. Das aufkommende Bemühen, die Zeit bis zur Ankunft so unverkrampft wie möglich verstreichen zu lassen, äußert sich in Stumpfheit gegenüber Mitreisenden und Umgebung: Die zu beobachtende Spezifik vereinzelter Menschen, die auf kleinteiligen Feldern und in Gärten einsamer Häuschen körperlicher Arbeit nachgehen, verwandelt sich schnell in den Eindruck immergleicher, am Fenster vorbeiziehender Landschaft.

### *Grenzerfahrungen*

Willkommene Abwechslung bietet die polnisch-ukrainische Grenze, eine Schengen-Außengrenze, die wir gegen Mittag des zweiten Tages erreichen. Der Zug muss zunächst an die Spurweite der ukrainischen Schienen angepasst werden. Meterhohe Aufbockung und Umbau finden in einer großen Halle statt, während die Passagiere sitzen bleiben. Der Vorgang dauert über eine Stunde; anfängliches Interesse weicht bald bloßem Abwarten.

An der Grenze selbst imponiert der Auftritt der Kontrolleure: In Uniformen und Kampfmontur patrouillieren sie durch die Wagen, scheuchen Passagiere barsch vom Gang in die Abteile und speisen wortlos Ausweisdaten in ihre Taschencomputer. Das Gepäck bleibt verschont, dafür wird der Zug akribisch auf Schmugglerware untersucht: Wandverkleidungen werden abgeschraubt, Schäferhunde schnüffeln und bewachen die Ausgänge. Während der halbstündigen Prozedur fährt der Zug langsam hin und her, so kann sich in aller Ruhe auf die neuen Schienen eingestellt werden. Das Fahrgefühl erinnert an Wellengang. Eine groteske Situation: Vorurteile wollen vermieden sein, was ihre Kenntnis natürlich nicht ausschließt. Auch wenn sie also keinesfalls durch erneute Repetition unnötig vertieft werden sollen, bleibt festzustellen: Die Bewegung verwandelt sich mit dem Passieren der ukrainischen Grenze von flottem, gleichmäßigem Dahingleiten in charmantes, hüpfendes Geholper, absurd langsam, untermalt von einem Fahrgeräusch, wie man es sonst nur aus Filmen kennt.

*Kyjiw*

Kiew wird nichtsdestotrotz pünktlich, sogar dankbar früher erreicht als erwartet: Die Fahrzeit verkürzt sich um die einstündige Zeitumstellung, immerhin – die zitierte Aufhebung der Absolutheit von Zeit wird gewissermaßen doch noch Realität.

Bei der Ankunft ein tückischer Kulturkonflikt: der Clash der Bürokratien. Die uns empfangende ukrainische Dozentin muss vermitteln. Seit Berlin nämlich verweigert der Schaffner die Rückgabe des Gruppenfahrscheins, der auf deutscher Seite wie offensichtlich ebenfalls auf ukrainischer zur Vorlage benötigt wird. Zwanzig Minuten später, auf dem inzwischen leeren Bahnsteig, nach einem eindrucksvollen ersten ukrainischen Streitgespräch, erhalten wir die Zusage, die Tickets am nächsten Tag abholen zu können.

Draußen vorm Bahnhof leuchtet neben dem vertrauten großen gelben M ein grünes zur Metro. Als Fahrscheine fungieren abgegriffene Jetons, die in Schrankenschlitze geworfen werden. Und tatsächlich erinnert die U-Bahn an ein Kirmes-Fahrgeschäft: Sowohl abenteuerliche Geschwindigkeit als auch martialisch-sozialistische Gestalt und beeindruckende Länge der Rolltreppe provozieren Bauchkribbeln. Die U-Bahn fährt schnell und muss vor den Stationen heftig bremsen, wobei jeweils, wie zum Finale der Fahrt, die Lichter flackern.

*Kyjiw – Tscherniwzi*

Die zwölfstündige Nachtfahrt nach Czernowitz verläuft ähnlich ereignisarm wie schon die nach Kiew. Immerhin: Ein Fischverkäufer läuft mit den geräucherten Wirbeltieren durch den Zug und lässt sich bereitwillig fotografieren. Am Fisch selber besteht kein Interesse; der Geruch hängt dafür noch lange im Abteil. Solcher Handel ist es, neben Wodkagelagen, der Berichten zufolge von der Fahrt erwartet wird. Umso größer die allgemeine Begeisterung, als ein zusteigender Passagier unserem Schaffner einen Korb Pilze übergibt, womit er, so wird spekuliert, seine Fahrt bezahlt.

Die Liegen sind diesmal mit Leder bezogen, was den Kabinen einen einlullenden Pferdestallodem verleiht und den Hygienevorstellungen eher entgegenkommt, als die Stoffüberwürfe und Teppiche des ersten Zuges. Auch lassen sich nun sogar die Fenster öffnen, was anfangs für Hochstimmung sorgt, später zu Konflikten führt: Die Luft auf den oberen Pritschen ist schlechter als unten, dort aber friert man bei geöffnetem Fenster; eine Person alleine ist zudem nicht in der Lage, das Fenster zu schließen. Die Probleme werden von Abteil zu Abteil individuell gelöst, mit dem Ergebnis, dass alle die Fahrt sehr unterschiedlich erleben. Frierende und halb Erstickende liegen geplagt

wach und bangen dazu um ihr Leben: Der Zug sei mitunter rasend schnell gewesen, die Aussicht auf ein Entgleisen bei einem seiner zahlreichen Sprünge beängstigend gut.

Wolfgang Schivelbusch erwähnt in seiner »Geschichte der Eisenbahnreise« hinsichtlich solcher Entgleisungs-Ängste Karl Abraham, der »die Angst von Neurotikern angesichts einer sich beschleunigenden oder einer nicht in der Macht des sich Bewegenden stehenden Bewegung als Angst vor der sich der eigenen Kontrolle entziehenden Sexualität«<sup>9</sup> interpretiere. Inwiefern nun neurotische Verstimmungen oder eher tatsächliche Gefahr diese Ängste befeuerten, kann an dieser Stelle wohl nicht geklärt werden.

### *Tscherniwzi – Lviv*

Die Fahrt nach Lemberg ist anders als die anderen.

Der bestellte Kleinbus kommt wegen einer Reifenpanne nicht rechtzeitig zum Hotel; es regnet in Strömen, die gerufenen Taxen lassen auf sich warten. Bei der gehetzten Ankunft am Bahnhof etwas Unerwartetes: Ein äußerst liebenswürdiger Uni-Dozent, der sich während unseres Aufenthalts als erstklassiger Übersetzer und freiwilliger Stadtführer verdient gemacht hatte, steht in der Dunkelheit im Regen und hilft, schirmhaltend und im Dreiteiler, mit dem Gepäck und über Pfüthen. Die Umstände seiner plötzlichen Anwesenheit konnten nie genau geklärt werden; einige vermuten im Rückblick, eine Erscheinung gehabt zu haben und sprechen bis heute von einem Engel.

Der junge Mann hat selbstverständlich auch dafür gesorgt, dass der Zug auf uns wartet (»Zeit ist in der Ukraine relativ«). Beim Einsteigen bietet sich die Gelegenheit, einen Blick in die Pritschenwagen – Großraumabteile mit Sitz- und Liegemöglichkeiten, vielversprechende Feldforschungsstationen also, zu werfen. Allerdings wirken die Reisenden dort nicht sonderlich aufgeschlossen oder interessiert, sie blicken die Eindringlinge schweigend an, auch Lächeln und stümperhafte Begrüßungsformeln führen zu keiner Reaktion. Zuvor war erzählt worden, dass Frauen die Großraumabteile bevorzugen, um nicht eingeschlossen mit betrunkenen Männern in einem Viererabteil die Nacht verbringen zu müssen. Unter unseren Umständen ist es andersrum: Vier Frauen logieren neben einer Gruppe angetrunkenen junger Soldaten. Der beherzte Rat der einheimischen Dozentin: »Schließt euch ein!«

<sup>9</sup> Vgl. *Wolfgang Schivelbusch*: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M. 2000, S. 74. Schivelbusch bezieht sich hierbei auf *Karl Abraham*: Psychoanalytische Studien. Frankfurt 1971 (Bd. 2), S. 102.

Damit ist der letzte Impuls, noch einmal den Pritschenwagen aufzusuchen, um dort teilnehmend zu beobachten, im Keim erstickt und die Angst vor dem Feld scheint mehr als gerechtfertigt. Die Tür wird von innen verschlossen, obwohl dort kein Licht funktioniert. Bald schon dringt soldatisches Üben deutscher Anreden – »schönes deutsches Fräulein« – durch die dünne Abteilmwand. Aktive Kontaktversuche folgen kurze Zeit später, als der Rest des Zuges bereits zu schlafen scheint und die Männer sich in einem Zustand personeller Überzahl sowie volltrunkener Selbstsicherheit befinden. Beides wirkt auf die deutschen Fräuleins einschüchternd, weshalb sie es vorziehen, auf die energischen Klopfzeichen und das türrüttelnde Bemühen, ins Abteil zu gelangen, nicht zu reagieren – worauf die Anwerber kurzerhand versuchen, die Zwischenwand einzutreten und schließlich, halb kapitulierend, mit Geschrei, Gesang und Flaschenwerfen auf sich aufmerksam zu machen, was wiederum die Beworbenen vollends in Angst erstarren lässt, die sich, um Leib und Leben bangend, den Rest der Nacht nicht mehr zu rühren trauen.

Als der Ernstfall eintritt – eine muss austreten – berichtet sie bei ihrer Rückkehr von handtellergroßen Blutlachen in der Toilette. Die verängstigten Vier finden sich endgültig in der Alptraumvision des ukrainischen Jungschriftstellers Juri Andruchowitschs wieder mit dem einzigen Unterschied, dass dieser phantasiert, den Zug persönlich von den (Blut-)Spuren nächtlicher Gewalteskapaden reinigen zu müssen.<sup>10</sup> In der Wirklichkeit erinnern morgens nur noch einige die Tür säumende Glasscherben an die Ereignisse. Doch sie ziehen ihre Kreise bis nach Kiew: Nicht nur die ukrainische Dozentin ist außer sich, als sie von den Vorfällen erfährt, auch der Chef der analytischen Abteilung des Präsidenten (die beiden kennen sich vom Studium), der telefonisch unterrichtet wird, äußert seine Empörung. Beide versichern, die Übeltäter wären stante pede aus dem Zug geworfen worden, hätten die Betroffenen sich nur an das Personal gewandt.

---

<sup>10</sup> Vgl. *Juri Andruchowitsch*: Das letzte Territorium. Frankfurt a.M. 2003, S. 135. Der Alptraum, den Juri Andruchowitsch hier schildert, bezieht sich auf eine Nachtfahrt nach Kiew. Um die für uns – besonders auch in diesem Kontext – quälende Dauer der Fahrt zu verdeutlichen, sei noch auf die Rückfahrt von Berlin nach Hamburg hingewiesen: Die 300 km dauern im ICE 90 Minuten, die 290 Kilometer von Czernowitz nach Lemberg zwölf Stunden, gleichwohl es auch – Berichten zufolge – einen Zug geben soll, der in der Hälfte der Zeit die Strecke fährt.

*Lviv – Krakòw – Berlin*

Die siebenstündige Tagesfahrt von Lemberg nach Krakau findet in einem neuen polnischen Interregio statt. Zur allgemeinen Begeisterung sind die Betten ausgeklappt und frisch bezogen. Unser Schlafdefizit und das inzwischen habitualisierte Liegendreisen geben sich die Hand; an der Grenze zu Polen genügt ein verschlafenes Blinzeln aus den Laken für die Passkontrolle.

Euphorisch wird phantasiert, der Zug zur Zwölf-Stunden-Heimreise von Krakau nach Berlin könnte der Gleiche, das rauschhafte Erlebnis wiederholbar sein.

Vergebens. Die Fahrt erfolgt in einem herkömmlichen deutschen Intercity, Großraumabteil. Kenner wissen um die unbequemen Sitze, die schon wesentlich kürzere Strecken zur Qual machen können. Die mitreisende deutsche Seniorengruppe ist dagegen bester Dinge und scheint kein Problem mit bevorstehender Fahrtdauer oder mangelndem Komfort zu haben. Ein schon beim Klang ihrer deutschen Sprache unweigerlich aufgekommenes Heimatgefühl steigert sich während ihrer Beobachtung und erreicht schließlich eine geradezu niederschmetternde Intensität im Moment der Erkenntnis, die Aufschrift auf den kleinen Abfallbehältern am Platz lesen und ihre Bedeutung vollständig erfassen zu können. Dort steht:

»Reststoffverwertung im Vorraum«.

Lola Münch  
c/o Institut für Volkskunde  
Universität Hamburg  
Edmund-Siemers-Allee 1  
D-20146 Hamburg