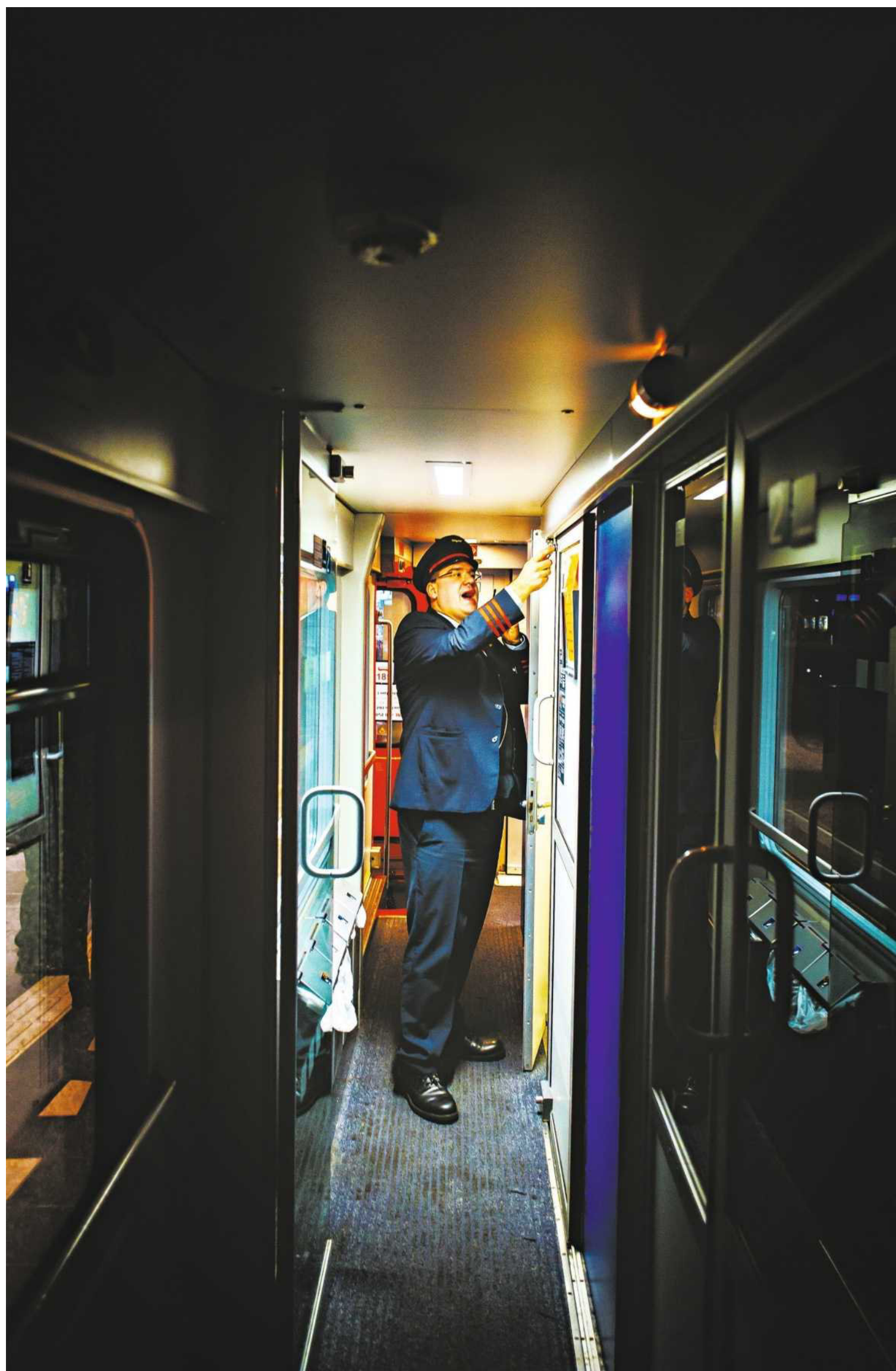




Pavlik macht Schluss



Nachtzug München-Amsterdam (oben):
Reisedauer
10 Stunden 44 Minuten



Martin Pavlik liebt die alten Rituale der Eisenbahn. Zum Abschied umarmt er einen Kollegen

Die Deutsche Bahn schafft ihre Nachtzüge ab.
Wieso bloß? Ein letztes Mal Schlafwagen,
Zahnputzschlange und Kaffee an der Koje:
Auf Abschiedstour mit Zugführer Martin Pavlik

VON PHILIPP DAUM

Im untersten Fach seines Bücherregals bewahrt Martin Pavlik zehn Notizhefte auf. Darin: Stichpunkte zu knapp 400 Zugfahrten, Fotos von Pavlik mit Mütze neben einer Reisegruppe, ein Bild seiner cremefarbenen Lieblingslok. Martin Pavlik, 32, Zugführer bei der Nachtzugsparte der Deutschen Bahn, führt Buch, als wäre er selbst Reisender, und so sieht er sich auch.

Eintrag vom 24. August 2016: *RF: Schweigeminute am Brenner.*

Im vergangenen Sommer fuhr Pavlik den »Römer«, von München nach Italien, als in Amatrice die Erde bebte. Er bekam Anrufe von holländischen Kollegen, italienischen Kollegen, deutschen Kollegen, wie geht es dir. Als die Zahl der Toten wuchs und wuchs, stoppte Pavlik am Brenner den Zug und ließ seine Schaffner absteigen, für eine Schweigeminute. Es passiert nicht oft, dass Pavlik einen pünktlichen Zug anhält, aber diesmal musste es sein.

Kurz nach dem Erdbeben in Italien hat Pavlik ein zehntes Reisetagebuch begonnen. Die zweite Hälfte wird leer bleiben. In den vergangenen Tagen führen die letzten Nachtzüge der Deutschen Bahn. Der Konzern sagt, Schlafwagen rechnen sich nicht. Kritiker sagen, die Bahn scheue Investitionen, um sie profitabel zu machen. Die österreichische Eisenbahn wird ein paar Nachtzugstrecken übernehmen, aber nur wenige, und nicht die 300 Mitarbeiter. Sie wechseln nun auf andere Stellen oder verlassen das Unternehmen. Pavlik wird bei BahnTouristikExpress Sonderfahrten für Firmen begleiten oder Pilgerzüge nach Lourdes. Mit ihm und dem Nachtzug ist es dann vorbei. Was geht da genau verloren? Verbindungen? Gute Arbeitsplätze? Oder doch mehr?

Es ist Mitte November, eine dunkelgraue Nacht, als Martin Pavlik seine letzte Fahrt nach Amsterdam macht, Start in München, Halt in Göppingen, Köln, Duisburg und Arnheim, Reisedauer 10 Stunden 44 Minuten. Pavlik ist heute Herr über zwei Schlaf-, sechs Liege- und vier Sitzwagen. Als Zugführer entscheidet er, wann der Zug abfährt, er ist verantwortlich für die Sicherheit an Bord, und nur er darf die Polizei rufen oder Passagiere rauswerfen.

Der Amsterdamer ist zu zwei Dritteln gebucht. Im Schlafwagen nächtigen Geschäftsmänner, im Liegewagen dösen Reisegruppen. Im Sitzwagen treffen Partytouristen, Nachtpendler und Obdachlose aufeinander. Dort ist es voll, das Licht ist sanft, man fühlt sich wie in einem Wohnzimmer aus den Sechzigern. Hier sind keine Sitze, sondern Sessel, drei pro Reihe, plüschig und orangebraun. Die Spätpendler nach Schwaben erkennt Pavlik an den Laptops, die Partytouristen am Bier. Doch es gibt auch Leute, die schlafen – zwei Sorten: die schüchternen, in sich zusammengesunkenen Schläfer und die ausgreifenden, die ihre Beine von sich strecken und den Kopf in den Gang hängen.

In einer Vierergruppe sitzen Aaron und Hannah aus Wales, die ihre zehnjährige Beziehung mit einer Interrail-Reise feiern: Holland, Deutschland, Skandinavien, Polen und Ungarn in einem Monat. Auch auf anderen Touren haben sie schon oft den Nachtzug genommen, um sich das Hotel zu sparen, immer im Sitzwagen. »A great place to meet people«, sagt Aaron. Heute haben sie Björren getroffen, einen langen Holländer um die 30 mit dem Gesicht eines 15-Jährigen. Björren ist laut und betrunken, auf eine sehr charmante Art. Bei jedem Halt rennt er auf den Bahnsteig und qualmt eine Einminutenzigarette.

Es ist zu warm im Wagen, Pavlik dreht die Heizung herunter und dimmt das Licht für die, die schlafen wollen.

Pavlik hat eine Knubbelnase, kleine Augen und einen Bauch; eine gemütliche Autorität. Pavliks Eltern flohen aus der sozialistischen Diktatur in der Tschechoslowakei, er wuchs in Oberbayern auf. In den Semesterferien, Pavlik studierte die Geschichte Osteuropas, reiste er mit dem Nachtzug nach Polen und in die Ukraine. Als er nach dem Studium keine Aussicht auf eine akademische Karriere hatte, fand er beim Nachtzug einen festen Job. Und

traf dort einige Geisteswissenschaftler. Es gibt eine alte Verbindung zwischen Uni und Nachtzug: Früher arbeiteten viele Studentenschaffner saisonweise in Ski- oder Badezügen. Sie konnten Fremdsprachen und kamen kostenlos nach Italien. Pavlik wollte das nur ein Jahr machen, aber er kam nicht mehr davon los.

Diesen, Pavliks letzten Zug nach Amsterdam bedienen noch Schlafwagenschaffner Jörg Zitzmann, der von McDonald's zum Germanistikstudium fand und dann zum Nachtzug; Björn Rembarz, gelernter Bäcker mit Mehlstauballergie, der auf jede seiner Fahrten Kuscheltiere mitnimmt und ihnen eine eigene Facebook-Seite eingerichtet hat; und Lothar Gleu, Ex-Buddhist, Existenzialist, Sportlehrer. Sie alle hat, an Wendepunkten ihres Lebens, der Nachtzug zusammengebracht. Sie alle sind ihm treu geblieben, und wenn man Pavlik glaubt, dann sind sie süchtig.

Süchtig danach, an einem kalten Tag in München loszufahren, durch den Nebel am Brenner, und die erste Sonne eines Mittelmeerhimmels zu sehen. Süchtig nach der Ruhe zwischen drei und fünf Uhr nachts, nach dem letzten und vor dem ersten Zustieg, wenn sie die Gänge ganz für sich haben. Wenn die Reisenden in ihren Abteilen liegen, langsam in den Schlaf gleitend, die Betten schwanken wie auf Planken, die Oberleitungen pfeifen, ein Gefühl wie im Bauch eines Maschinenraums.

Pavlik, Rembarz und die anderen sind keine Kollegen, sie sind eine Familie. Wie jede Familie haben sie Rituale, »Dienstbesprechungen« bei Parmesan, Weißbrot und Parmaschinken zum Beispiel, in denen die Türen des Dienstabteils geschlossen bleiben. Und wie jede Familie trauern sie zusammen. Als die Deutsche Bahn vor zwei Jahren den Nachtzug nach Paris einstellte, schalteten sie eine Todesanzeige und hängten einen Kranz an die letzte Lok, die München in Richtung Frankreich verließ.

Aus Pavliks Reisetagebuch: 26.–28.04.15 *MH–XNU–MH (...)* *Rück: Bremsprobe mit den Oranjes.*

Ende April trug ganz Amsterdam Orange, es war Koningsdag, Geburtstag von Willem Alexander. Auf der Rückfahrt nach München hatte Pavlik zehn Ingenieurstudenten im Liegewagen, sie trugen orangefarbene T-Shirts und aufgeblasene Kronen auf den Köpfen. An der deutschen Grenze, es war 22.30 Uhr, fragte Pavlik, ob sie mal gucken wollten, er kuppele eine neue Lok an und teste die Bremsen. Sie wollten. Der Bahnsteig in Emmerich am Niederrhein war leer, nur an der Spitze des Zuges stand Pavlik in einer Traube von Orange, er selbst trug eine orangefarbene Warnweste. Ein Kollege funkte: »Martin, was ist los bei euch vorne, ich sehe nur Orange. Hast du einen Unfall?« – »Nein, nein. Das sind nur meine Kuppelhelfer.«

Pavlik freut sich immer, wenn er Passagieren zeigen kann, wie so ein Zug funktioniert, er nennt das »transparentes Fahren«. Pavlik hat einen Lieblingssatz: »Eisenbahn ist Handarbeit.« Er findet, beim Nachtzug sind sie die Letzten, die noch Eisenbahn machen. Das heißt: Loks vorspannen und an Kopfbahnhöfen austauschen statt mit Triebwagen fahren. Bremsproben. Listen nicht nur, wie beim ICE, elektronisch führen, sondern zur Sicherheit auch per Hand, weil beim Nachtzug öfter Wagen an- und abgehängt werden.

Pavlik fährt ungern ICE, er mag die alten Rituale der Eisenbahn. An seinem Revers steckt ein goldenes Rad mit zwei Flügeln, ein altes Eisenbahnersymbol, aus einer Zeit, in der es in Europa nichts Schnelleres gab als Eisenbahnen. Und wenn er seinem Lokführer den Bremszettel überreicht, auf dem er die Gewichte der Wagen und den Bremsweg eingetragen hat, fühlt er sich einer großen Tradition nahe. Schon vor 150 Jahren haben Zugführer den Lokführern Bremszettel übergeben. Es ist nur ein Stück Papier, aber so, wie Pavlik es aushändigt, könnte es eine Depesche an einen König sein.

Pavlik sagt auch: Mein Personal. Mein Lokführer. Meine Passagiere. Bei ihm auf dem Zug ist immer klar, wer der Chef ist, so sehr, dass er manchmal von sich in der dritten Person spricht. Gleichzeitig ist er ein Kümmerer. Einmal saß eine italienische Familie im Liegewagen, Mutter, Vater, zwei kleine Kinder, auf dem Weg zur Beerdigung der Großmutter. Es herrschte Trauer im Abteil, und so entschied Pavlik, zwei weitere Gäste umzusetzen, damit die Familie ihre Ruhe hatte. Er sagt: »Beim Pavlik soll man sich wohlfühlen.«

Er hat viele Stammgäste, einige kennt er persönlich. Wie den Philosophiepro-

fessor, der zwischen München und Florenz pendelt und eine Zeit lang mit Klappstuhl reiste, weil er nachts noch lesen und im Abteil niemanden stören wollte. Er sprach Pavlik an, weil der seine Durchsagen immer in mindestens drei Sprachen macht, manchmal auch mehr, denn Pavlik beherrscht sieben.

Seitdem plauderten die beiden auf jeder gemeinsamen Fahrt, über italienische Politik, über Wissenschaft. Neulich hat Pavlik dem Professor eine Kurzform seiner Magisterarbeit überreicht, 305 Seiten, *Die slowakischen Auslandsvertretungen im südlichen Subsahara-Afrika in den ersten Jahren der eigenständigen slowakischen Außenpolitik (1993–1998). Kontinuität oder Neubeginn?*

Im ICE betreut ein Schaffner 300 Fahrgäste. Nachts, im Liegewagen, sind es nur 100. Der Nachtzugschaffner bringt sie ins Bett, bewacht ihren Schlaf, und morgens serviert er ihnen Kaffee.

A

us Pavliks Reisetagebuch: 13. März 2013. *RF: Papstwahl bekannt gegeben (Jorge Mario Bergoglio Franziskus I.)*

Vor drei Jahren fuhr Pavlik seine Stammstrecke, München–Venedig, Rückfahrt. Seit zwei Tagen tagte das Konklave, und Pavlik, Ex-Ministrant, war nervös. Der ganze Zug fragte sich: Wer wird Papst? Um neun Uhr abends schickte Pavliks Frau eine SMS: Es wird Bergoglio! Er eilte sofort zur Sprechstelle, denn wie sollten die Leute mit der Ungewissheit einschlafen? Er atmete durch und gab per Lautsprecher bekannt: »Ich möchte darauf hinweisen, dass im Konklave in Rom Seine Eminenz Kardinal Jorge Mario Bergoglio aus Buenos Aires zum Papst gewählt wurde und den Namen Franziskus angenommen hat.« Dann wiederholte er, auf Italienisch und Eng-

lisch. Als sie um 6.10 Uhr in München ankamen, bildete sich um ihn eine Traube von älteren Damen, die sich bedanken wollten.

Pavlik findet, so was gehört sich einfach als Gastgeber. Er hat ein Wort dafür: Bordprotokoll. Ein Berufsethos, das über die Vorschriften der Deutschen Bahn hinausgeht. Zum Bordprotokoll gehört auch, dass Pavlik auf dem Bahnsteig immer Mütze trägt, denn eine Mütze, so sagt er, schafft Vertrauen.

Es ist jetzt 2.55 Uhr auf der Fahrt nach Amsterdam, der Zug ist kurz vor Frankfurt. Björren, der betrunkene Holländer, schaut im Zugführerabteil vorbei. Er suche »eine dicke Markerstift«, damit er seinem schlafenden Kumpel eine Monobraue malen könne. Pavlik sagt lakonisch: »Wir haben nur Kugelschreiber.« Björren schaut fassungslos. Kein Marker? Wirklich nicht? Nach drei Versuchen dreht Björren ab und schwört feierlich, ab sofort auf deutschen Zügen immer einen Edding mitzunehmen. Pavlik schreitet durchs leere Fahrradabteil, dort sitzen eine junge Italienerin und ein Holländer auf dem Boden, die sich gerade kennengelernt haben. Sie halten Händchen und flüstern einander ins Ohr. Ihnen gehört der ganze Wagen.

Aus Pavliks Reisetagebuch: 30.06.–02.07.13. *Mitternacht: Begrüßung der kroatischen Schaffner in der EU. Zusammen mit Zp. Überreichung von Geschenken.*

Der Zug nach Venedig hatte einen Zugteil nach Zagreb und fuhr um halb zwölf nachts ab. Pavlik wartete eine halbe Stunde mit der Begrüßungsansage, dann war es Juli und Kroatien offiziell Teil der Europäischen Union. Er verkündete: Willkommen in der EU, liebe kroatische Fahrgäste. Er machte die Durchsage auch auf Kroatisch, als Kind slowakischer Eltern klappt das schon. Dann ging er vor zum Zugteil nach Zagreb. Er leitete eine Delegation, und die brachte Geschenke: Die Kollegin hielt Geschenkkarten, der Kollege vier Säckchen mit Schoko-Euros und Pavlik Pralinen.

Mit jeder Fahrt baut Martin Pavlik an seiner persönlichen europäischen Einigung. Er selbst ist ja ein Produkt davon – Eltern aus Osteuropa, aufgewachsen in Oberbayern, Kenntnisse in sieben Sprachen.

DIE NACHT GEHT WEITER

Pavliks Streckentipps

PARIS–MOSKAU

Die längste europäische Nachtzugstrecke führt durch drei Zeitzonen und die letzte Diktatur Europas, Weißrussland. Alle Schlafwagen sind 1. Klasse, haben Doppelbett, Kinoscreen und Dusche. 37 Stunden. rail.shop/realrussia

MAILAND–PALERMO

Was ist fast so romantisch wie Nachtzugfahren? Bootfahren. Auf dieser Strecke macht man beides: In Süditalien wird der Zug auf die Fähre nach Sizilien gepackt. Aus der Schlafkabine sieht man das Mittelmeer. 14 Stunden. acprail.com

BRATISLAVA–KIEW

Verplombte Deckenklappen (gegen Schmuggel), Werbung für das Freiwilligenbataillon der Ukraine und Plakate, die das Bestechen von Schaffnern verbieten! Die Strecke führt von Bratislava nach Kosice, durch die Karpaten nach Lwiw und Kiew. 31 Stunden. slovakrail.sk/

BELGRAD–BAR

Die von Tito erbaute Strecke verläuft über die höchste Eisenbahnbrücke Europas und durch eine spektakuläre Gebirgslandschaft. Morgens nach der Ankunft kann man in die Adria springen. 12 Stunden. Tickets am Bahnhof

Pavlik hat beim Nachtzug alles gefunden, wonach er gesucht hat: Eine Familie. Nostalgie. Ein vereintes Europa in zwölf Wagen. Die Liebe zu kleinen Dingen, die Historiker so schätzen: Bremszettel, Wagenlisten, Vierkantschlüssel.

Auf dem Weg nach Amsterdam dämmert der Morgen, vor dem Badabteil bildet sich eine Zahnputzschlange. Einige stehen im Gang und schauen in die Landschaft – Landschaft, das erste Mal nach neun Stunden dunkler Fahrt. Sie sehen Radfahrer, die an Bahnübergängen warten, der Zug fährt jetzt durch Holland. Draußen Herbstlaub und Regen, Gräben, überall Wasser, wie in einem Gemälde von William Turner. Drinnen, in den Liegewagenabteilen, der Geruch von Nachtschweiß.

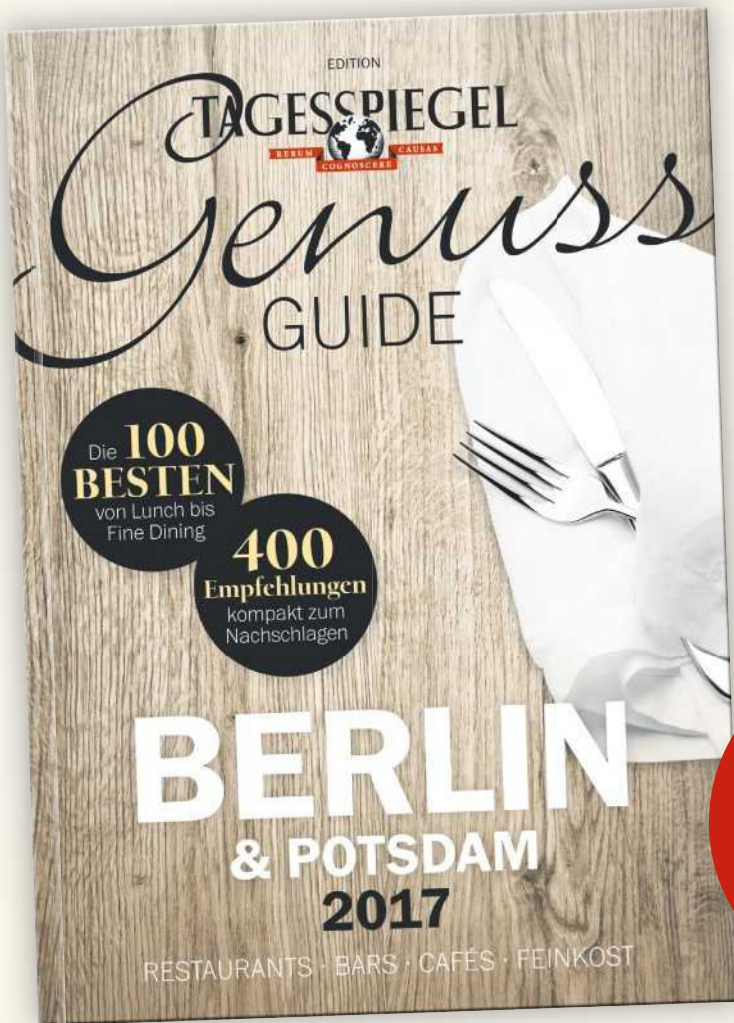
Pavlik nimmt das Funkgerät und ruft seinen holländischen Counterpart, den *hofdconducateur*, der in Oberhausen an Bord kam und für den Zug auf niederländischem Boden verantwortlich ist. Der *hofdconducateur* ist ein großer, dicker Mann mit silbernen Haaren. Pavlik übergibt ihm eine Postkarte, auf der »Danke! *Grazie! Bedankt!*« steht, und eine Anstecknadel mit der niederländischen und der bayerischen Flagge, gekreuzt: Pavlik, der im Zug immer auf diplomatischer Mission unterwegs ist, überreicht sein Abschiedsgeschenk. Die beiden umarmen sich zweimal, Pavlik schließt die Augen.

In diesem Moment reißt – natürlich – der Himmel draußen auf, die Sonne bricht durch, vor dem Fenster fährt ein Bilderbuchholland vorbei, Schafe, Felder, Kanäle, Wolken. Pavlik macht ein Foto. Zu Hause wird er es in sein Reisetagebuch kleben.

Kann man sich einen wie ihn ohne Nachtzug vorstellen? Am Ende könnte man meinen, dass irgendetwas aus dem Takt gerät in Pavliks Leben. Und vielleicht auch im Fahrplan der Bahn. Es gibt Strecken, sagt er, da fahren die Nachtzüge seit Jahrzehnten zur immer selben Zeit ab. 2017 fallen sie weg oder starten, unter österreichischer Führung, zu anderen Zeiten. »Das Bahnsystem ist wie eine Uhr«, sagt Pavlik. »Und bei einer Uhr kannst du auch nicht einfach sagen: Da, wo die Zwölf war, da ist jetzt die Zehn. Da kommt was durcheinander bei den Leuten.«

ANZEIGE

Über 400 gute Adressen für Feinschmecker in Berlin



Im neuen **Tagesspiegel Genuss-Guide** finden Sie die besten Restaurants, Cafés, Bars und Feinkost-Adressen in Berlin und Potsdam – unabhängig ausgewählt, anonym getestet und kritisch bewertet. Für Sie kompakt zusammengestellt von den „Tagesspiegel Genuss“-Experten.

- ✓ 11 Top-Listen von Lunch bis Fine Dining
- ✓ Themenseiten zu Fisch, Brunch, Eis und Vegetarisch
- ✓ Übersichtliche Suche nach Namen, Bezirken und Küchenausrichtung
- + Die wichtigsten Adressen für Gut-Ausgehen in Potsdam und dem Berliner Umland

Jetzt im Handel erhältlich oder einfach versandkostenfrei für nur 9,50 € bestellen!

Gleich bestellen

www.tagesspiegel.de/shop
Bestellhotline (030) 290 21-520

TAGESSPIEGEL
RERUM COGNOSCERE CAUSAS