


Borys Grinchenko Kyiv Metropolitan University
Faculty of Romance and Germanic Philology
Linguistics and Translation Department

Translation project:
Moonlight Express: Around the World by Night Train
by Monisha Rajesh

BA Paper

Anastasia Kruhlova
PERb-1-22-4.0d

Цими підписами засвідчую, що надані
на захист рукопис та електронний
документ є ідентичними
29.05.2026 

Scientific advisor:
I. Yakovenko, Ph.D. in Philology,
Associate Professor

Kyiv 2026

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка
Факультет романо-германської філології
Кафедра лінгвістики та перекладу

**Перекладацький проєкт: переклад книги
Моніши Раджеш «Moonlight Express:
Around the World by Night Train»**

Дипломна робота
(ОР бакалаврський)

Круглова Анастасія
ПЕРБ-1-22-4.0д

Науковий керівник:
канд.філол.наук, доцент Яковенко І. В.

Київ 2026

CONTENT

INTRODUCTION.....	5
CHAPTER 1.....	6
TRANSLATION OF MONISHA RAJESH'S <i>MOONLIGHT EXPRESS: AROUND THE WORLD BY NIGHT TRAIN</i>	6
CHAPTER 2.....	32
TRANSLATION ANALYSIS.....	32
2.1 Characteristics of the novel.....	32
2.2 Geographical and other proper names in translation; their definition and classification.....	33
2.3 Ways of rendering proper and geographical names in Ukrainian translation.....	35
CONCLUSIONS.....	38
LIST OF REFERENCES.....	39
APPENDIX A.....	41
APPENDIX B.....	42
APPENDIX C.....	43

ABSTRACT

The paper is devoted to the analysis of translation techniques applied in rendering proper names, with particular focus on geographical names, in Monisha Rajesh's travel narrative, *Moonlight Express: Around the World by Night Train*. The study combines a practical translation of a selected text with a comprehensive analysis of the techniques used in the translation process. The research examines different categories of proper names, including toponyms, anthroponyms, ethnonyms, and names of organisations, and identifies the most frequently used translation techniques, such as transcription, established equivalents, borrowing, calque, and adaptation.

Key words: proper names, toponyms, geographical names, anthroponyms, ethnonyms, translation techniques, borrowing, established equivalent, endonyms, exonyms.

АНОТАЦІЯ

Робота присвячена аналізу перекладацьких технік відтворення власних назв, зокрема географічних назв, у романі «Moonlight Express: Around the World by Night Train» Моніши Раджеш. Дослідження поєднує практичну частину (переклад уривку художнього тексту) з теоретично-аналітичним аналізом застосованих перекладацьких технік. У роботі розглянуто різні типи власних назв, зокрема топоніми, антропоніми, етнімі та назви організацій, а також визначено основні перекладацькі техніки, серед яких усталені відповідники, калькування та запозичення.

Ключові слова: власні назви, топоніми, географічні назви, антропоніми, етнімі, перекладацькі техніки, запозичення, усталені відповідники, ендоніми, екзоніми.

INTRODUCTION

The growing intensity of intercultural communication in the context of globalisation increases the importance of high-quality translation, particularly in the field of literary texts. Travel literature, in particular, plays a significant role in shaping readers' perceptions of different cultures and places, which makes the accurate rendering of proper names especially relevant. The translation of geographical names and other proper names is a complex task, as such units are closely connected with cultural identity, historical context, and linguistic norms. Therefore, the issue of translating proper names remains up-to-date in modern translation studies.

The problem of translating proper names and geographical names has been widely studied by both classical and contemporary scholars. Among the most influential researchers are P. Newmark, M. Baker, C. Nord, P. Van Langendonck, L. Molina and A. Hurtado Albir, Tent and Blair, Cacciafoco and Cavallaro, Khayitova, Hough, and others. Their works focus on the classification of proper names, translation techniques, and the role of cultural factors in the translation process.

The relevance of the study lies in finding effective ways of rendering proper names, particularly geographical names, in translation, taking into account their linguistic and cultural peculiarities.

The object of the study is proper names in the travel narrative *Moonlight Express: Around the World by Night Train* by Monisha Rajesh.

The subject of the study is translation techniques used in rendering proper names from English into Ukrainian.

The purpose of the study is to analyse proper names in Monisha Rajesh's travel narrative and to explain the translation techniques used for rendering them into Ukrainian.

The purpose determines the following **tasks**:

- to perform the translation of the selected chapters of the novel;
- to define proper names and their classification;
- to characterise the types of proper names used in the source text;
- to identify and explain translation techniques applied in rendering proper names in the Ukrainian translation.

The research material consists of the source text, *Moonlight Express: Around the World by Night Train* by Monisha Rajesh, and its translation into Ukrainian by the author of this paper.

The research paper consists of an abstract, an introduction, two chapters, conclusions, a list of references and appendixes. **The total number** of the paper is 43 pages.

CHAPTER 1

**TRANSLATION OF MONISHA RAJESH'S
MOONLIGHT EXPRESS: AROUND THE WORLD BY NIGHT TRAIN**

Source text	Target text
<p>1 The Nightjet from Paris to Vienna</p> <p>At 18.58 the Nightjet service from Paris to Vienna glides out from Gare de l'Est, embarking on a fifteen-hour journey through Strasbourg, Munich and Salzburg. On a Sunday night at the end of January, I should have been tucked up on board. Instead, I was shivering on a replacement TGV, eyeing a student watching porn on his phone. The high-speed train was crowded, the windows steaming up from the heat of compacted bodies. Those fortunate enough to bag a seat were sleeping face down on the tables or scrolling on their phones and sighing. Others were sitting on suitcases in the aisles, leaning against each other's shoulders and fidgeting in frustration as the train swept east past rows of Haussmannian apartments, attic rooms warmly lit. It was an inauspicious start to my grand adventure.</p> <p>The Orient Express, the world's most famous train, was marking its 140th anniversary and it felt fitting to embark upon my journey into the world of sleeper trains by retracing its original route. Contrary to popular myth, the Express d'Orient – its original title – was far from a single luxury train. Launched in 1883 by a Belgian businessman, the fabulously named Georges Nagelmackers, it was a regular passenger service and for the first six years the journey</p>	<p>1 Нічний потяг з Парижа до Відня</p> <p>О 18:58 нічний поїзд «Nightjet» з Парижа до Відня відправляється з Східного вокзалу Парижу, вирушаючи в п'ятнадцяти годинну подорож через Страсбург, Мюнхен і Зальцбург. У неділю ввечері наприкінці січня я мала би бути затишно влаштована на борту. Натомість я тремтіла від холоду в швидкісному поїзді TGV (від фр. Train à Grande Vitesse – «швидкісний поїзд»), поглядаючи на студента, який дивився порно на телефоні. У швидкісному поїзді було тісно, а від тепла тіл, що стискалися одне до одного, на вікнах утворилася пара. Ті, кому пощастило зайняти місце, спали, поклавши голову на столи, або, зітхаючи, гортали стрічку в телефонах. Інші сиділи на валізах у проході, спираючись один на одного і нервово совгаючи ногами від роздратування, поки поїзд мчав на схід повз ряди османівських квартир з тепло освітленими мансардними кімнатами. Це був невдалий початок моєї великої пригоди.</p> <p>«Східний експрес», найвідоміший поїзд у світі, відзначав своє 140-річчя, і мені здалося доречним розпочати свою подорож у світ нічних поїздів, проїхавши його оригінальний маршрут. Всупереч поширеному міфу, «Express d'Orient» – його оригінальна назва – аж ніяк не був єдиним розкішним потягом. Запущений у 1883 році бельгійським бізнесменом із легендарним ім'ям Жорж Нагельмакерс, це був звичайний пасажирський поїзд,</p>

between Paris and Constantinople (now Istanbul) was undertaken using a sequence of trains and ferries and several sets of rolling stock (or carriages). Trains departed Paris for Vienna via Strasbourg and Munich, then ran through Budapest and Bucharest to the southern Romanian city of Giurgiu. From there passengers were transported by ferry across the Danube to the Bulgarian city of Ruse, where a final train transferred them to Varna on the Black Sea coast, ending with a steamer to Istanbul. I felt tired just thinking about it. In 1889, however, the entire railway line was completed, and in June that year the first direct train departed Paris taking passengers all the way to Istanbul's Sirkeci station. Two years later the service was officially renamed the Orient Express.

That afternoon I'd arrived by Eurostar into Gare du Nord and, in the bright winter sun, walked the hour-long route towards the Left Bank, past pollarded plane trees, their flaking bark patched like camouflage. The aroma of caramelised almonds warmed the air around the burned-out beauty of Notre Dame, where I'd watched couples sharing macarons on benches, whippets in couture coats quivering at their feet. Vendors in fingerless gloves folded hot crêpes, and with one in hand, I'd picked my way between tourists cycling in the wrong direction and crossed over the road to the bookshop Shakespeare and Company, where I located a copy of *Murder on the Orient Express*. It had a striking cover featuring a vintage table lamp with the train running across a bridge at sunset. Now, two hours from Strasbourg, I thumbed through to where I'd left off in the story. For Hercule Poirot it had been a snowdrift that had disrupted his journey, bringing the Simplon-Orient-Express to a halt 'between Vincovi and Brod'. For me it had been an arson attack at Gare de l'Est. The fire had begun under an area of track by a signal point. No one was injured but the blaze had damaged around fifty cables and disrupted services in and out of the station. I'd turned up in good time, full of beans and eager to board, only to discover that the NJ 469 to Vienna was no

і протягом перших шести років подорож між Парижем і Константинополем (нині Стамбул) здійснювалася за допомогою ряду поїздів і поромів та декількох комплектів рухомого складу (або вагонів). Потяги відправлялися з Парижа до Відня через Страсбург і Мюнхен, потім проїжджали Будапешт і Бухарест до південного румунського міста Джурджу. Звідти пасажирів перевозили поромом через Дунай до болгарського міста Русе, де останній потяг доправляв їх до Варни на узбережжі Чорного моря, а потім пароплавом до Стамбула. Я втомилась лише від одних думок про це. Однак у 1889 році будівництво всієї залізничної лінії було завершено, і в червні того ж року перший прямий поїзд відправився з Парижа до станції Сіркеджі в Стамбулі. Два роки по тому потяг було офіційно перейменовано на «Східний експрес».

Того дня я прибула на поїзді «Eurostar» до Північного вокзалу Парижу і пройшла годину пішки до Лівого берега під яскравим зимовим сонцем, повз підстрижені платани, кора яких луцилась, наче камуфляж. Аромат карамелізованого мигдалю зігрівав повітря навколо згорілого красеня Нотр-Дам, де я спостерігала за парочками на лавках, які ділилися макаронами, а під їхніми ногами тремтіли уїппети в кутюр вбранні. Продавці в рукавичках без пальців загортали гарячі млинці. Тримаючи один у руці, я пробиралася між туристами, які їхали на велосипедах у неправильному напрямку, і перейшла дорогу до книгарні «Shakespeare and Company», де знайшла примірник «Вбивства в Східному експресі». Він мав вражаючу обкладинку із зображенням вінтажної настільної лампи і поїзда, що мчить по мосту на заході сонця. Тепер, за дві години від Страсбурга, я перегорнула сторінки до місця, де зупинилася в історії. Для Еркюля Пуаро це був сніговий замет, що перервав його подорож, зупинивши Сімплон-Східний-експрес «між Вінкові та Бродом». Для мене це був підпал на Східному вокзалі Парижу. Пожежа почалася під ділянкою колії біля сигнального пункту. Ніхто не постраждав, але вогонь пошкодив близько п'ятдесяти кабелів і

longer departing from Paris, but five hours later from Strasbourg. At least the train wasn't cancelled and – on the upside – it had given me time to find a bistro for crisp confit de canard and a glass of Pinot noir. However, at 10 p.m., when I boarded the connection to Strasbourg, the wind had turned nasty, the air sharp with ice as we crowded onto the concourse, tensions high, moods low, limp toddlers hoisted over shoulders and everyone shoving to get on. I remembered then how much of night-train travel involves killing time: reading in cafés; loitering in hotel bars and lobbies; praying for no delays. And yet, sleeper trains were well and truly enjoying a renaissance.

After the Covid lockdowns trains found their way back onto travellers' radars – much to my delight. Many people were nervous to fly, booking private compartments and taking the time to explore closer to home. In 2022 Interrail had a record year of sales – and then I saw it, one line at a time, sleeper trains inching back out of the darkness, headlamps ablaze. A decade ago, the romance of night-train journeys had fizzled out around Europe, a mass cull of sleeper trains giving way to budget airlines and high-speed rail. But who knew the world was going to shut down? The change of pace and perspectives, along with the added reality of climate change, was undeniable and passengers were increasingly concerned about their carbon footprints, keener than ever to rekindle the flames of night-time travel. Private companies like the Belgian– Dutch collective European Sleeper and the French start-up Midnight Trains were popping up with ambitious plans to launch new sleeper services across Europe, and existing operators like Sweden's Snälltåget wanted to extend routes, encouraged by campaign groups such as 'Back on Track' and 'Oui au train de Nuit!'

перервав рух поїздів, що прибували та відправлялися з вокзалу. Я прибула вчасно, повна енергії та бажання сісти на поїзд, але з'ясувалося, що нічний потяг 469 до Відня більше не відправляється з Парижа, а через п'ять годин зі Страсбурга. Принаймні поїзд не скасували, і, з іншого боку, це дало мені час знайти бістро, де можна було б скуштувати хрустке смажене м'ясо качки та випити келих «Піно Нуар». Однак о 22:00, коли я сідала на поїзд до Страсбурга, зірвався жахливо неприємний вітер, повітря було різким і крижаним, а коли ми скупчилися на пероні, напруження зростало, настрої був пригнічений, млявих малюків піднімали на руки, і всі штовхалися, щоб сісти на потяг. Тоді я згадала, як багато часу доводиться коротати у подорожах нічними поїздами, читаючи в кафе, тиняючись у барах і вестибюлях готелів, молячись, щоб не було затримок. І все ж спальні потяги справді переживали відродження.

Після карантину, пов'язаного з Covid, поїзди знову привернули увагу мандрівників, і мене це дуже порадувало. Багато людей боялися літати, тому бронювали приватні купе і досліджували місця, розташовані ближче до дому. У 2022 році «Interrail» (персональний проїзний квиток для необмежених поїздом потягами компаній-партнерів у 33 країнах Європи) досяг рекордного рівня продажів, і тоді я побачила, як один за одним спальні вагони виповзали з темряви, виблискуючи фарами. Десятиліття тому романтика нічних поїздом по Європі згасла. Відбулося масове скорочення нічних поїздів, і вони поступилися місцем бюджетним авіакомпаніям і швидкісним потягам. Але хто знав, що світ зупиниться? Зміна темпу життя і перспектив, а також додаткова реальність кліматичних змін були незаперечними, і пасажери все більше турбувалися про свій вуглецевий слід, прагнучи як ніколи раніше розпалити полум'я нічних подорожей. Приватні компанії, такі як бельгійсько-нідерландський проєкт «European Sleeper» і французький стартап «Midnight Trains», розробляли амбітні плани запуску нових нічних поїздів по всій Європі, а існуючі оператори, такі як

I placed a bookmark between the pages of my Agatha Christie and looked out to where a river gleamed like spilt ink beneath the street lights, feeling the thrill of being on the move again at night. Looking back over fifteen years of train travel – more than 200 journeys packed with everything from political chats and poker games to jam sessions, counselling sessions, history lessons, wonderful views, weirdos and copious cups of tea – I remembered how the sleeper trains were the ones that had enveloped me whole. Each departure seemed staged for a tryst: passengers boarded after sunset and left before sunrise, slipping in and out of compartments unseen. Others were there for the long haul, pulling on bed socks and laying out books, glasses, and packets of sweet-smelling cheese. They'd make me sandwiches, offload their woes and offer advice while I revelled in the cosiness of newfound friendship, the intimacy electric. After blinds were pulled down and lights flipped off, I'd wait for the sound of even breathing before climbing down from my berth and tiptoeing into the corridor where I'd come upon the glow of noctilucent clouds, mists moving through forests like ghosts, and the alchemy of the moon turning water to silver thread.

Outside Europe, night trains remained safe from extinction, at least for the time being. Many passengers simply couldn't afford to pay premium fares for high-speed rail, and tourists kept them going, often choosing to make the journey the destination – saving on hotels and turning the ride into a mobile camping trip with friends and family. But I was curious how the resurgence in Europe was going to play out. There was little rolling stock available, and unless someone took it upon themselves to build a brand-new batch specifically for sleeper trains, fitted with berths, I couldn't see how it could work. It also felt like the right time for me personally to explore the continent's

шведська «Snälltåget», хотіли розширити маршрути, заохочені кампаніями таких груп, як «Back on Track» і «Oui au train de Nuit!»).

Я вставила закладку між сторінками своєї книги Агати Крісті і подивилася на річку, що виблискувала під світлом вуличних ліхтарів, як розлите чорнило, відчуваючи захоплення від того, що знову подорожую вночі. Озираючись на п'ятнадцять років подорожей поїздом – понад 200 поїздок, наповнених усім: від політичних розмов і гри в покер до джем-сесій, консультацій, уроків історії, чудових краєвидів, диваків і безлічі чашок чаю – я згадала, як саме нічні поїзди повністю мене захопили. Кожен від'їзд здавався інсценованим для таємного побачення: пасажери сідали після заходу сонця і виходили до світанку, непомітно прослизавши в купе і виходячи з них. Інші залишалися там надовго, надягаючи шкарпетки для сну і розкладаючи книги, окуляри та пакети з ароматним сиром. Вони готували мені бутерброди, ділилися своїми бідами і давали поради, а я насолоджувалася затишком новознайденної дружби, електричною близькістю. Після того, як опускалися жалюзі і вимикалося світло, я чекала, поки всі заснуть рівним диханням, а потім спускалася зі свого ліжка і навшпиньках виходила в коридор, де натрапляла на сяйво нічних хмар, тумани, що рухалися лісами, наче привиди, і алхімію місяця, що перетворювала воду на срібні нитки.

За межами Європи нічним потягам не загрожувало зникнення, принаймні на даний момент. Багато пасажирів просто не могли собі дозволити платити високі тарифи за швидкісні поїзди, а туристи підтримували їх, часто обираючи саму подорож як кінцеву мету, економлячи на готелях і перетворюючи поїздку на мобільний кемпінг з друзями та родиною. Але мені було цікаво, як відбуватиметься відродження в Європі. Було мало рухомого складу, і, якщо хтось не візьметься будувати нову партію спеціально для спальних поїздів, обладнаних спальними місцями, я не могла зрозуміти, як це може працювати. Мені

railways. In 2015, when I travelled 45,000 miles around the world for my last book, I'd hotfooted across Europe in a month. An intensive itinerary that centred on major journeys – such as the Trans-Mongolian from Moscow to Beijing, the Canadian from Vancouver to Toronto and the Qinghai–Tibet railway from Xining to Lhasa – meant that Europe had barely got a look-in. At the time there were hardly any sleeper trains left, so I'd skimmed around with a Eurail pass and made my way out pretty sharpish. Now European railways had my full attention and I wanted to know what motivated those passengers drifting back towards night trains. Were they commuters looking to save time and money? Old romantics in search of nostalgia? Or was climate change at the forefront of Europeans rethinking how they travelled?

My own motivation was a combination of all three, but ultimately my love for night trains stemmed from the way in which they allowed me to slow down. Once on board I could relax, knowing I had the whole night ahead of me to read, gossip in a warm dining car, or simply lie in my berth, listening to the beat of the train through the darkness. At times I'd sit in solitude making notes or mulling over troubling thoughts – most of which would fade by the time we drew into a new city, and I nudged up the blind, intrigued to see what lay outside. There were plenty of railway routes to discover but since my last adventure around the world I now had two young daughters, so taking off for a stretch of several months was not an option. Travelling took place in sporadic bursts and around school holidays, sometimes with my elder daughter, Ariel, in tow. Perhaps it was genetic, but she was already showing a strong predilection for railways and had recently ridden along with me on the Night Riviera from Paddington to Penzance and the sleeper from Nice to Paris, a perky little Passepartout in striped pyjamas.

також здавалося, що для мене особисто настав правильний час для дослідження залізниць континенту. У 2015 році, коли я проїхала 7000 км по всьому світу для своєї останньої книги, я за місяць поспішно об'їхала всю Європу. Інтенсивний маршрут, що включав основні подорожі, такі як Трансмонгольська залізниця з Москви до Пекіна, Канадська залізниця з Ванкувера до Торонто та залізниця Цінхай-Тибет з Сініна до Лхаси, означав, що Європа ледь потрапила до мого поля зору. На той час майже не залишилося нічних поїздів, тому я проїхала Європу з проїзним «Eurail» і досить швидко виїхала звідти. Тепер європейські залізниці привернули всю мою увагу, і я хотіла дізнатися, що спонукало пасажирів повернутися до нічних потягів. Чи були це пасажирів, які хотіли заощадити час і гроші? Старі романтики в пошуках ностальгії? Або ж кліматичні зміни змусили європейців переосмислити спосіб, яким вони подорожують?

Моя власна мотивація була поєднанням усіх трьох факторів, але в кінцевому підсумку моя любов до нічних поїздів впливала з того, що вони давали мені можливість сповільнитися. Опинившись на борту, я могла розслабитися, знаючи, що попереду у мене ціла ніч, щоб почитати, попліткувати у теплому вагон-ресторані або просто полежати у своєму купе, слухаючи стукіт поїзда в темряві. Іноді я сиділа на самоті, щось нотуючи або обмірковуючи тривожні думки, більшість з яких зникали до того часу, як ми під'їжджали до нового міста, і я піднімала шторку, заінтригована тим, що чекає на мене ззовні. Було багато залізничних маршрутів, які можна було дослідити для себе, але після моєї останньої подорожі навколо світу у мене з'явилися дві маленькі доньки, тому відправитися в подорож на кілька місяців було неможливо. Подорожі відбувалися спонтанно і нерегулярно, під час шкільних канікул, іноді з моєю старшою дочкою Аріель. Можливо, це передалося генетично, але вона вже виявляла сильну прихильність до залізниць і нещодавно їхала зі мною на «Night

Now, to my relief, I saw that the TGV was slowing into Strasbourg, and I peered out to find the Nightjet waiting on the next platform. It was Sunday night. I had a week of travel ahead. If all went to plan, I'd have four more trains to catch before pulling into Istanbul in the early hours of Friday morning.

A harassed-looking woman greeted me on board the Nightjet and handed me a keycard to my compartment, along with a small, warm bottle of Sekt, the last thing I wanted to drink at midnight.

'Wait, don't go to sleep yet, I need to bring you something,' she said, disappearing up the corridor.

Austrian Federal Railways (ÖBB) was playing a major role in resuscitating Europe's night trains. Austria's central location meant that it was ideally placed as a continental crossroads and towards the end of 2016 ÖBB had invested €40 million into acquiring almost sixty sleeping and couchette cars from Deutsche Bahn after Germany officially terminated its own sleeper trains. These cars had been used to launch ÖBB's Nightjet network on twenty routes around Europe. The sleeping cars contained pre-made beds; the couchette cars made up from padded berths that fold down into seats during the day.

I slid the keycard in, and the door swung open to reveal a tatty carpet, scuffed walls and chipped paint. It reminded me of my university halls of residence, minus the stench of fags and WKD Blue. I sat down on the bed and looked around the dimly lit compartment. The offer of sparkling wine made sense now. Still, we were on the move towards the German border. I immediately set to work rattle-proofing the room, laying bottles between clothes, removing coat hangers from the wall and turning down the volume for announcements, the knob coming off in my hand. Although drained

Riviera» з Паддінгтона до Пензанса та на нічному поїзді з Ніцци до Парижа, як маленька Паспарту в смугастій піжамі.

Тепер, на моє полегшення, я побачила, що швидкісний потяг сповільнювався перед Страсбургом, і я визирнула у вікно, щоб побачити нічний експрес, який чекав на сусідній платформі. Це був вечір неділі. Попереду на мене чекав тиждень подорожей. Якщо все піде за планом, мені доведеться пересісти ще на чотири потяги, перш ніж я прибуду до Стамбула рано вранці в п'ятницю.

На борту мене зустріла жінка з виснаженим виглядом, яка вручила мені картку-ключ від мого купе, а також маленьку теплу пляшку ігристого вина, останнє, що я хотіла б випити опівночі.

«Зачекайте, ще не лягайте спати, я принесу вам дещо», – сказала вона і зникла в коридорі.

Австрійські федеральні залізниці («ÖBB») відігравали важливу роль у відродженні нічних поїздів Європи. Центральне розташування Австрії було ідеальним як континентальний транспортний вузол, і наприкінці 2016 року «ÖBB» інвестувала 40 мільйонів євро в придбання майже шістдесяті спальних і кушеткових вагонів у «Deutsche Bahn» після того, як Німеччина офіційно припинила експлуатацію своїх спальних поїздів. Ці вагони були використані для запуску мережі «Nightjet ÖBB» на двадцяти маршрутах по всій Європі. Спальні вагони містили готові ліжка; купе-вагони склалися з м'яких спальних місць, які вдень склалися в сидіння.

Я вставила картку-ключ, і двері відчинилися, відкривши погляд на пошарпаний килим, подряпані стіни та облуплену фарбу. Це нагадало мені про університетський гуртожиток, за винятком смороду сигарет і алкоголю. Я всілася на ліжку і в тьмяному світлі оглянула купе. Тепер пропозиція ігристого вина здавалася цілком логічною. Проте ми рухалися до німецького кордону. Щоб убезпечити кімнату від гуркоту, я одразу ж взялась за роботу: розклала пляшки між одягом, зняла вішалки та зменшила гучність оголошень, зламавши при цьому кнопку.

and desperate to turn in, I had to wait for the train manager to return. Twice I stepped out to look for her, but she was nowhere to be seen. As I closed the door, a chunk of paint fell off. The compartment was in need of a damn good overhaul. I went online to torture myself with images of Nightjet's brand new fleet of carriages, which was due to launch in the autumn – not a moment too soon. Someone sniffed. I heard it again, followed by a zip being undone, and I realised the walls were thinner than my patience. At that moment a knock at the door announced the manager, Elisabeth, looking far less harassed. Everyone was now checked off her list. She handed me a breakfast menu.

‘You tick six items and leave it outside the door,’ she said, bidding me goodnight.

After doing as instructed, I rummaged around my washbag for my earplugs and eye mask. Warming the silicone between my palms, I pressed in the plugs, slid beneath the musty covers and switched off the main light. Still, a neon-blue bulb glowed overhead. Although I knew the tiny light would fracture my sleep, I couldn't bring myself to put on my eye mask. I had a strange relationship with darkness; at once unnerving and intriguing; a place I wanted both to flee and explore. Sleeping in pitch-black was too creepy. Travelling by myself meant being suspended in a state of hypervigilance. I needed my faculties to not feel vulnerable, while still relaxing enough to fall asleep. My choice of reading material did little to help, and I was now lying with my eyes wide open thinking about Edward Ratchett being stabbed to death in his compartment.

Shuffling over towards the window, I took solace from the lights of passing farmhouses, but they soon vanished as we neared the edge of the Black Forest whose folklore was rooted in darkness and the supernatural. I had spent my life trying to reshape how darkness had appeared to me as a child, nervously watching shadows from my

Незважаючи на виснаження і несамовите бажання лягти спати, мені довелося чекати на повернення провідника. Двічі я визирала з купе, щоб її пошукати, але її ніде не було видно. Коли я зачинила двері, відпав шматок фарби. Купе потребувало серйозного ремонту. Я зайшла в Інтернет, щоб помучити себе зображеннями нового парку вагонів нічного експресу, який мав бути запущений восени, і ні на день раніше. Хтось шморгав носом. Я знову почула це, а потім ще й як розстібають блискавку, і зрозуміла, що стіни були тонші за моє терпіння. У цей момент у двері постукали, і з'явилася кондукторка Елізабет, яка виглядала набагато менше стурбованою. Тепер усі були відмічені в її списку. Вона вручила мені меню сніданку.

«Оберіть шість позицій, позначаючи галочкою і залишіть це біля дверей», – сказала вона, бажаючи мені доброї ночі.

Виконавши вказівку, я порилася в косметичці, шукаючи беруші та маску для сну. Розігрівши силікон між долонями, я вставила беруші, засунулася під затхлу ковдру і вимкнула головне світло. Проте над головою світилася неоновая синя лампочка. Хоча я знала, що це маленьке світло порушить мій сон, я не наважилася надіти маску для сну. У мене були дивні стосунки з темрявою: вона одночасно лякала і зацікавлювала, я хотіла і втекти від неї, і поринути в неї. Спати в повній темряві було занадто моторошно. Подорожувати самостійно означало потребу перебувати постійно в стані гіперпильності. Мені потрібні були мої здібності, щоб не відчувати себе вразливою, але при цьому бути достатньо розслабленою, щоб заснути. Мій вибір літератури для читання не дуже допомагав, тому я лежала з широко розплющеними очима, думаючи про Едварда Ратчета, якого зарізали в його купе.

Підійшовши до вікна, я знайшла розраду в світлі фермерських будинків, повз які ми швидко мчали. Але вони миттєво зникли, як тільки ми наблизилися до краю Чорного лісу, про який існує безліч історій, пов'язаних з темрявою та потойбіччям. Я провела все життя, намагаючись змінити те, якою

bed, and I wondered now if that was why I was drawn to travelling by night train. Perhaps I was trying to reconcile my relationship with darkness or attempting to discover what cast those shadows. I checked my phone: 2 a.m. and the train was approaching the old Baden capital of Karlsruhe. With a final glance, I pulled down the blind and crawled back up to my pillow, tossing my mask to one side.

That night I slept like an actual baby – waking every hour or so, cold then hot then thirsty and occasionally on the verge of tears. The train was bumpy, slinging me around, braking and creaking throughout the night. I stared at the ceiling wondering if it had been so long since I'd regularly ridden trains that I was simply out of practice. Through sheer exhaustion I dozed off, only to wake to footsteps thudding up the corridor close behind my head. Moving to the foot of the berth, I raised the blind in time to see that we were crossing the Saalach river, over the border into Austria. My phone buzzed with a welcome message. Drifting through Salzburg Mülln-Altstadt station, we crossed over a second river, snow piled up its banks, the softness of pastel shades colouring the pre-dawn light. The Northern Limestone Alps glowed in the distance, their scalps turning neon pink in the rising sun. Farms and field scenes flitted past. A family of four deer eating hay. Forests packed with pencil-thin larch. Elisabeth arrived with my breakfast, and over coffee and a salami roll, I watched curtains opening and lights coming on, catching the eye of commuters clearing snow from their cars. It was this moment that made the journey: when most passengers were still asleep and the outside world yawned and stretched awake, the skies breaking open to let in the first light. My tiredness vanished, replaced by the unmistakable feeling of coming home. The morning took shape with the Türrnitz Alps rising into view. Passengers threw open doors, going back and forth to use the loos. As we passed through the wine region of Traisental, its vineyards covered with protection from the cold, the train slowed. At the Austrian city of St Pölten, a number of people disembarked, and I

темрява здавалася мені в дитинстві, коли я нервово спостерігала за тінями зі свого ліжка. Тепер я замислилася, чи не тому мене так тягнуло до подорожей нічним потягом. Можливо, я намагалася примиритися зі своєю темрявою або ж зрозуміти для себе, що ж кидає ці тіні. Я глянула в телефон: була 2 година ночі, і поїзд наближався до старої столиці Бадена, Карлсруе. Поглянувши у вікно останній раз, я опустила шторку, відклала маску вбік і знову вмостила на подушці.

Тієї ночі я спала як дитина, прокидаючись кожну годину. Мені було то холодно, то спекотно, то у мене була спрага, а іноді я була на межі сліз. Поїзд їхав нерівно, кидаючи мене з боку в бік, гальмуючи та скриплячи всю ніч. Я дивилася на стелю, задаючись питанням, чи не минуло вже так багато часу з тих пір, як я регулярно їздила поїздами, що я просто втратила навички. Від звичайної втоми я заснула, але прокинулася від гучних кроків у коридорі прямо за мою голову. Перейшовши до ніг ліжка, я підняла штору вчасно, щоб побачити, як ми перетинаємо річку Заалах, перетинаючи кордон з Австрією. Мій телефон завібрував, вітаючи в новій країні. Проїжджаючи станцію Зальцбург-Мюльн-Альтштадт, ми перетнули другу річку, на берегах якої лежали кучугури снігу, а м'які пастельні відтінки забарвлювали світло перед світанком. Північні вапнякові Альпи сяяли вдалині, а їх вершини виблискували неоновим рожевим кольором у променях сонця, що сходило. Ми пролітали повз ферми та поля. Сім'ю з чотирьох оленів, що їли сіно. Ліси, засаджені тоненькими модринами. Елізабет принесла мені сніданок, і за кавою та салями я спостерігала, як відкриваються штори і вмикається світло, ловлячи погляди пасажирів, які чистили сніг зі своїх автомобілів. Саме цей момент зробив подорож незабутньою: коли більшість пасажирів ще спали, а зовнішній світ позіхав і прокидався, небо розкривалося, щоб пропустити перші промені світла. Моя втома зникла, поступившись місцем безсумнівному відчуттю повернення додому. Ранок набув чітких обрисів, коли в полі зору з'явилися Альпи Тюрніц. Пасажири відчиняли двері, ходячи туди-

got talking to Elisabeth. Presumptuous, I'd expected everyone on board to be travelling from one capital to the next, but she shook her head furiously. 'No, there are many passengers who take the train because it is so much easier for them to get home. If you fly to Vienna you have to figure out how to get back to your home town, sometimes at bad hours.' 'Are there more people using the train now since the pandemic?' 'For sure. I've been working on this train for seven years and people are really bothered about climate change. They could fly for cheaper, but they don't want to.'

I asked Elisabeth if she had regulars on board and she explained that it was a popular route owing to the European Court of Human Rights in Strasbourg, the same few lawyers frequently coming through. I mentioned how stressed I thought she'd looked the night before and she started to laugh. 'People travelling for work are often angry, especially when there are delays, but families and others, they are relaxed,' she said. 'The arson did not help.' We pressed ourselves against the wall as a passenger squeezed by and Elisabeth raised a finger as she remembered something she wanted to say. 'I have one woman: she is a cellist. She plays with the orchestra in Paris a lot and she can't take her cello on the aeroplane without buying another seat, so she takes the train. And there is also a dad from Romania whose ex-wife lives outside Versailles with the child. He takes the night train from Bucharest to Vienna and then to Paris to see him.' 'I'm taking the train to Bucharest tonight,' I said. 'The Dacia? That's a terrible train – it's so long. And it's a Romanian train. Watch out for your things, yes?'

Beckoned by a colleague, Elisabeth disappeared. I went back to my compartment to pack my bag, caught off guard by the casual racism, but suddenly nervous about the next leg of my journey.

сюди, щоб скористатися туалетом. Коли ми проїжджали виноробний регіон Трайзенталь, виноградники якого були вкриті захистом від холоду, поїзд сповільнився. В австрійському місті Санкт-Пьольтен багато людей вийшли з поїзда, і я заговорила з Елізабет. Я самовпевнено припускала, що всі пасажери подорожують з однієї столиці до іншої, але вона енергійно заперечила: «Ні, багато пасажирів їдуть поїздом, бо так їм набагато легше дістатися додому. Якщо летіти до Відня, то треба ще думати, як дістатися до рідного міста, іноді в незручний час». «Чи стало більше людей користуватися поїздом після пандемії?» «Безумовно. Я працюю на цьому поїзді вже сім років, і люди дійсно турбуються про зміну клімату. Вони могли б летіти літаком за нижчу ціну, але не хочуть».

Я запитала Елізабет, чи є у неї постійні пасажери, і вона пояснила, що це популярний маршрут завдяки Європейському суду з прав людини у Страсбурзі, і що кілька адвокатів часто ним користуються. Я зазначила, що вона виглядала дуже напруженою минулої ночі, і вона засміялася. «Люди, які подорожують у справах, часто бувають роздратовані, особливо коли є затримки, але сім'ї та інші пасажери спокійні», – сказала вона. «Підпал не допоміг». Ми притиснулися до стіни, коли пасажир протиснувся повз нас, і Елізабет підняла палець так наче згадавши, що хотіла щось сказати. «У мене є одна пасажирка: вона віолончелістка. Вона часто грає в оркестрі в Парижі і не може взяти віолончель в літак, не купивши ще одне місце, тому вона їде поїздом. А ще є батько з Румунії, чия колишня дружина живе з дитиною за межами Версаля. Він їде нічним поїздом з Бухареста до Відня, а потім до Парижа, щоб побачитися з дитиною». «Я сьогодні ввечері їду поїздом до Бухареста», – сказала я. «Дацією? Це жахливий поїзд, він такий довгий. І це румунський поїзд. Слідкуйте за своїми речами, добре?»

Колега покликкала Елізабет і вона зникла. Я повернулася до свого купе, щоб спакувати валізу, здивована випадковим проявом расизму, але раптом занепокоєна наступним етапом своєї

Just after 10 a.m. we drew into Vienna, where powdery snow danced in the cold. This was the brilliance of sleeper trains: the entire day stretched out ahead of me. I had the urge to seek out every highlight of the city, but I took stock. Vienna was only a couple of train rides from London, and I could always return. Instead, I looked up the location of the Belvedere Museum and within twenty minutes of stepping off the night train I was standing in front of Gustav Klimt's *The Kiss* for the first time, welling up at the sight of my favourite painting in all its gold-leafed glory. Paintings were usually smaller than I'd imagined but *The Kiss* was a grand affair, filling a wall, the figures life-sized as they embraced beneath their shimmering shawls. As visitors posed in front of the painting, taking selfies and blocking everyone's view, I found a seat in the centre of the room, and waited for a lull when I could steal a few precious minutes to take in the richness and tenderness of the work, for ever in awe of the power of art to bring peace.

By the time I walked down the Belvedere's baroque gardens towards the heart of the city, the snow turned to sleet, and then rain. As much as I wanted to explore, poor weather presented the perfect opportunity to seek out a café, cut into a slice of Sachertorte and pick up from where I'd left Monsieur Poirot on the train. In a corner of the Demel café, enjoying the din of groups of friends chattering over hot chocolate while the rain hammered down, I foraged around in my bag. The book was nowhere to be found. With a sigh, I realised that I had indeed left Monsieur Poirot on the train.

Opening up my diary, and pulling up a map of Europe on my laptop, I started to compile a bucket list of sleeper trains. After arriving in Istanbul I was booked onto the Ankara Express to the capital and then another, the Doğu Express, from Ankara to Kars in the north-east of Türkiye. That made a total of five sleepers by the end of the week. I zoomed in and out of the map, realising I'd never travelled around the Nordic region even though it was home to a

подорожі.

Трохи пізніше 10-ї ранку ми в'їхали до Відня, де на холоді танцював пухкий сніг. У цьому була перевага нічних поїздів: мене очікував цілий день. Мені кортіло відвідати всі визначні пам'ятки міста, але я взяла себе в руки. Відень був лише за кілька поїздок на поїзді від Лондона, тому я завжди могла повернутися. Натомість я знайшла розташування музею Бельведер і за двадцять хвилин після виходу з нічного поїзда вперше стояла перед картиною Густава Клімта «Поцілунок», розчулившись від виду моєї улюбленої картини в усій її золотій красі. Картини зазвичай були меншими, ніж я уявляла, але «Поцілунок» був грандіозним, заповнюючи всю стіну, а фігури були в натуральну величину, обіймаючись під своїми блискучими шаллями. Поки відвідувачі позували перед картиною, робили селфі і затуляли всім огляд, я знайшла місце в центрі кімнати, де чекала на затишшя, щоб викрасти кілька дорогоцінних хвилин і насолодитися багатством і ніжністю картини, назавжди захоплюючись силою мистецтва, що дарує спокій.

До того часу, як я пройшла бароковими садами Бельведеру до центру міста, сніг перетворився на мокрий сніг, а потім на дощ. Як би я не хотіла продовжити свою прогулянку, погана погода стала чудовою нагодою знайти кафе, з'їсти шматок торта «Захер» і продовжити читати книгу про мес'є Пуаро. У куточку кафе «Demel», насолоджуючись галасом дружніх компаній, які базікали за гарячим шоколадом, поки дощ барабанив по даху, я почала ритися в сумці. Книги ніде не було. Зітхнувши, я зрозуміла, що дійсно залишила мес'є Пуаро в поїзді.

Відкривши свій щоденник і розгорнувши карту Європи на своєму ноутбучі, я почала складати список спальних поїздів, якими хотіла б подорожувати. Після прибуття до Стамбула я забронювала квиток на поїзд «Ankara Express» до столиці, а потім ще один, «Doğu Express», з Анкари до Карса на північному сході Туреччини. Таким чином, до кінця тижня я мала проїхатися п'ятьма спальними потягами. Я збільшувала і зменшувала

number of fabulous night trains: the Dovre railway from Oslo to Trondheim; the Nordland line from Trondheim to Bodø; the Norrland Night Train from Stockholm to Narvik; and last but certainly not least, the Santa Claus Express in Finland. Italy had also fallen off my radar and there was an infamous journey from Rome to Palermo that involved transporting the train onto a ferry. A few years ago, I'd taken the Caledonian Sleeper from Glasgow to London in its former guise, but it had since had a revamp, and I wrote it in beneath the quartet of Nordic routes. If European Sleeper – a Belgian–Dutch cooperative – succeeded with its plans to cobble together enough carriages, there would soon be a new service from Brussels to Berlin called The Good Night Train, so I added that in in brackets.

Five months earlier, a EuroNight sleeper train had started running between Hamburg and Stockholm, but there were rumours that it might extend to Berlin. If that happened, I was going to try and ride it back with The Good Night Train. More than anything I couldn't wait for Nightjet's new-generation fleet which was slated to go into service on the Vienna–Hamburg route, but this plan was getting hairy. Some of these trains didn't exist yet. They were nothing more than proposals, and I could only hope they would come to fruition.

In the past my rail adventures had involved tight itineraries, allowing for little more than a meal and a cursory glance around the cities of boarding and arrival. This time I wanted to slow down, explore the surroundings for a few days and learn more about the people as well as the places. Scraping up the last crumbs of torte, I looked down the list, wondering what was left to add – perhaps beyond Europe. In 2010 I'd spent four months travelling the length and breadth of India for my first book, and I hadn't been on an Indian sleeper train since then. Indian Railways had thrived in that time, and I was keen to go back and see how things had progressed, maybe

масштаб карти, усвідомлюючи, що ніколи не подорожувала Північною Європою хоча там курсує низка чудових нічних поїздів: залізниця «Dovre» з Осло до Тронхейма; лінія «Nordland» з Тронхейма до Бодо; нічний поїзд «Norrland» з Стокгольма до Нарвіка; і, нарешті, «Santa Claus Express» у Фінляндії. Італія також випала з мого поля зору, хоча там була відомий маршрут з Рима до Палермо, що передбачав перевезення поїзда на поромі. Кілька років тому я їхала поїздом «Caledonian Sleeper» з Глазго до Лондона в його колишньому вигляді, але з того часу він був оновлений, тому я додала і його до списку четвірки північних маршрутів. Якщо «European Sleeper», бельгійсько-нідерландське кооперативне підприємство, успішно реалізує свої плани щодо збору достатньої кількості вагонів, незабаром з'явиться новий маршрут з Брюсселя до Берліна під назвою «The Good Night Train», тому я додала його в дужках.

П'ять місяців тому між Гамбургом і Стокгольмом почав курсувати нічний поїзд «EuroNight», але ходили чутки, що він може продовжити маршрут до Берліна. Якщо це станеться, я спробую повернутися на «The Good Night Train». Більше за все я чекала на новий парк нічних поїздів, який мав почати курсувати на маршруті Відень–Гамбург, але цей план ставав все більш ризикованим. Деякі з цих поїздів ще не існували. Вони були лише пропозиціями, і я могла тільки сподіватися, що вони будуть реалізовані.

У минулому мої залізничні пригоди були пов'язані з жорсткими графіками, що дозволяли лише похапцем перекусити і побіжно оглянути міста, звідки ми відправлялися та куди прибували. Цього разу я хотіла сповільнитися, кілька днів дослідити околиці та дізнатися більше про людей і місця. Зішкрібаючи останні крихти торта з тарілки, я переглянула список, розмірковуючи, що ще можна додати, можливо, за межами Європи. У 2010 році я провела чотири місяці, подорожуючи Індією вздовж і вперек для своєї першої книги, і з того часу не їздила індійським спальним поїздом. За цей час

squeezing in a rickety sleeper for old times' sake. There was also the Silver Meteor, an Amtrak service that ran from Miami up to New York City. I'd been unable to take it when I had last travelled around the US, and it had recently received an upgrade and returned to the tracks after a hiatus.

The list was taking shape nicely. But one train was missing. I went to write it in, then paused. Not in a million years could I make that happen. Asking for the bill, I closed my diary, gathering my things before flipping it open again and adding my ultimate sleeper train with a flourish. After all, a girl could dream.

2 The Dacia

Out of breath and bent double at the top of the escalator, I was relieved – and a little concerned – that the train to Bucharest was yet to arrive. I'd remembered at the last minute that it was wise to keep cash on board in case the card machines were down and had got stuck in a queue to withdraw notes. With only ten minutes to departure, the evening crowd at Vienna Hauptbahnhof was thin. Small groups paced around, propping up rucksacks and glancing up the tracks, but this didn't look like it would be a busy train. As I sized up my fellow passengers, a trio of headlamps appeared, and a blue engine hummed into view. Written across the front were the words 'Planet Budapest 21' – a reference to the four-day summit that had taken place at the end of 2021 for Visegrád countries (Czech Republic, Hungary, Poland and Slovakia) to address issues of the pandemic, climate change, water security and sustainable transport. I looked at my e-ticket which informed me that I was saving 224.4 kilograms of carbon dioxide emissions travelling by train instead of driving, which was satisfying to say the least. I could have flown to Bucharest in ninety minutes, but as I scanned the brightly lit compartments sailing past, I looked forward to my home for the next nineteen hours.

індійські залізниці процвітали, і я дуже хотіла повернутися і подивитися, як все змінилося, можливо, навіть проїхатися в старенькому спальному вагоні заради старих часів. Був ще «Срібний метеор», поїзд «Amtrak», що курсував від Маямі до Нью-Йорка. Я не змогла ним скористатися, коли востаннє подорожувала США, а нещодавно його модернізували і він повернувся на колії після перерви.

Список набував чітких обрисів. Але одного поїзда не вистачало. Я хотіла його записати, але зупинилася. Ні за що в світі я не змогла б цього здійснити. Попросивши рахунок, я закрила щоденник, збрала свої речі, а потім знову відкрила його і з розмахом додала у свій список останній спальний поїзд. Зрештою, мені хотілося просто помріяти.

2 Дація

Задиhaючись і зігнувшись навпіл на вершині ескалатора, я відчула полегшення – і трохи занепокоєння – від того, що поїзд до Бухареста ще не прибув. В останню хвилину я згадала, що розумно мати при собі готівку на випадок, якщо карткові термінали не працюватимуть, і застрягла у черзі, щоб зняти гроші. За десять хвилин до відправлення вечірня юрба на Віденському центральному вокзалі була нечисленною. Невеликі групи людей ходили туди-сюди з рюкзаками на плечах, поглядаючи на колії, але не схоже було, що поїзд буде переповненим. Поки я оцінювала своїх попутників, з'явилися три фари, і в полі зору показався синій локомотив. На його передній частині було написано «Planet Budapest 21» – це посилання на чотириденний саміт, який відбувся наприкінці 2021 року для країн Вишеградської групи (Чехія, Угорщина, Польща та Словаччина) з метою обговорення питань пандемії, зміни клімату, безпеки водопостачання та сталого транспорту. Я глянула на свій електронний квиток, який повідомляв, що, подорожуючи поїздом замість автомобіля, я заощадила 224,4 кілограми викидів вуглекислого газу, що, м'яко кажучи, було

After lockdown lifted, many holiday-makers came to the conclusion that it was more ethical to get pissed-up on a cider trail in Herefordshire than on a Tui tour to Faliraki, and I attributed some of this shift in attitudes to Greta Thunberg, who had popularised the Swedish concept of flygskam, or 'flight shame'. There was no way I'd do it myself, but I was still inspired by the courage of a then sixteen-year-old with two plaits sailing on a zero-carbon yacht from the UK to a climate summit in New York, as part of a drive towards climate-friendly travel. In turn, flygskam had sparked another trend known as tågskryt, or 'train bragging', whereby those who gave up flying took to social media to post trainfilled content that I watched in bed like porn.

Flying didn't fill me with dread as much as airports. Over time I'd grown ever more irritated at having to arrive hours before departure only to remove shoes, unbuckle belts, collapse buggies, forget laptops, crawl in queues, pay extra for bags, pay extra for seats, pay extra for boarding – and cram my make-up into sandwich bags. I didn't take kindly to being touched by strangers, least of all by security staff running hands along my inner leg and underwire before foraging through stacks of knickers and shaking out tampons, in the hunt for what usually turned out to be an inhaler.

Having children, too, had turned the experience into a circus. On a return flight from Malta, my toddler had charged through the dividing curtain and knocked a passenger's mini bottle of champagne across her table where it fizzed over her passport then dripped into her handbag. Any parent who says they don't judge other parents is a liar: we all do it and I could feel the stares from parents who couldn't fathom how we were travelling without an iPad. Before having kids, I was one of those self-righteous berks, the ones who imagine their

приємно. Я могла би долетіти до Бухареста за 90 хвилин, але, оглядаючи яскраво освітлені купе, що пролітали повз, я з нетерпінням чекала на свій новий дім на наступних 19 годин.

Після скасування карантину багато відпочивальників дійшли висновку, що етичніше напитися на сидровому маршруті в Херефордширі, ніж на турі «Tui» до Фаліракі, і я частково пов'язала цю зміну в поглядах з Гретою Тунберг, яка популяризувала шведське поняття «flygskam», або «сором за польоти». Я б нізащо не зробила цього сам, але мене все одно надихала мужність тоді шістнадцятирічної дівчини з двома косами, яка плила на безвуглецевій яхті з Великої Британії на кліматичний саміт у Нью-Йорку в рамках кампанії за екологічно чисті подорожі. У свою чергу, «flygskam» породив інший тренд, відомий як «tågskryt», або «похвальба поїздами», коли ті, хто відмовився від польотів, почали публікувати в соціальних мережах контент про поїзди, який я дивилася в ліжку, як порно.

Польоти не викликали в мене такого страху, як аеропорти. З часом я все більше дратувалася через те, що мусила приїжджати за кілька годин до вильоту, щоб зняти взуття, розстебнути ремені, скласти коляски, забути ноутбуки, повзти в чергах, доплачувати за багаж, доплачувати за місця, доплачувати за посадку і запихати косметику в пакетики для бутербродів. Я не любила, коли мене торкалися незнайомці, а тим більше співробітники служби безпеки, які промацували мої внутрішні сторони ніг і бюстгальтер, а потім переривали стоси трусиків і витрушували тампони, шукаючи те, що зазвичай виявлялося інгалятором.

Народження дітей також перетворило цю процедуру на цирк. Під час зворотного рейсу з Мальти моя дитина пробігла через розділову завісу і збила міні-пляшку шампанського пасажира зі столу. Воно вилилося на її паспорт, а потім капнуло в сумочку. Будь-який батько, який каже, що не судить інших батьків, є брехуном: ми всі це робимо, і я відчувала погляди батьків, які не могли зрозуміти, як ми подорожуємо без iPad. До народження дітей я була однією з тих самовпевнених дуреп, які

children will play with wooden blocks and xylophones. Then I became a parent and by the age of three both girls had their own Netflix accounts. As a family it was far less stressful to travel by train. We could turn up five minutes before departure, pack unlimited bags and bottles, run up and down the corridors, wave from the windows, climb around in pants, and make as much noise as we liked – the children too. Now, as I watched a young family boarding, a vision of Disney backpacks, wellies and animal mittens, I felt a pang of yearning for my own little people. It lasted about three seconds, the reality of alone-time too rare and delicious for me to wallow in their absence.

‘Can I get a ticket through to Bucharest?’ asked a voice with a deep Southern American accent. Halfway up the steps, I turned to see a man push to the front of the line behind me, much to the annoyance of the inspector who steered him to one side. He was wearing a red jacket and an absurd bobble hat that made him look like a Christmas-tree decoration.

‘Is there availability?’ the man asked again.

The inspector nodded. ‘First, allow me to deal with the passengers who have tickets.’

‘I want to get on this train, you understand?’

‘Yes, I understand,’ the inspector replied. ‘Do you?’

A woman in front of me caught my eye and smirked as we made our way on board. She looked fun and I hoped we’d be sharing a compartment.

We weren’t sharing a compartment. She was two up from me, bunking with a young family. The Dacia (dats-ya) was a long-distance service that offered a variety of accommodation ranging from private sleeper compartments to couchettes and then regular seating, the last of which was not advisable for a nineteen-hour ride, especially when a couchette cost just £10 more. The private compartments could sleep one, two or three passengers and came with pre-made beds, a sink, coat hangers and – if you got lucky – an ensuite shower and toilet.

увяляють, що їхні діти гратимуться дерев'яними кубиками та ксилофонами. Потім я стала матір'ю, і до трьох років обидві дівчинки мали власні акаунти «Netflix». Для нашої родини набагато менш стресовим було подорожувати поїздом. Ми могли з'явитися за п'ять хвилин до відправлення, взяти з собою необмежену кількість сумок і пляшок, бігати коридорами, махати з вікон, лазити в шортах і шуміти скільки завгодно, діти теж. Тепер, дивлячись на молоду сім'ю, яка сідала в поїзд, з рюкзаками Disney, гумовими чобітьми та рукавичками у вигляді тварин, я відчула гостру тугу за своїми малюками. Це тривало близько трьох секунд, адже реальність самотності була для мене надто рідкісною і приємною, щоб я могла сумувати за ними.

«Можна купити квиток до Бухареста?» – запитав голос із сильним південноамериканським акцентом. На півдорозі сходами я обернулася і побачила, як чоловік просунувся вперед у черзі за мною, що дуже роздратувало контролера, який відвів його вбік. Він був одягнений у червону куртку і безглузду шапку з помпоном, яка робила його схожим на ялинкову іграшку.

«Є вільні місця?» – знову запитав чоловік.

Контролер кивнув. «Спочатку дозвольте мені обслужити пасажирів, які мають квитки».

«Я хочу сісти на цей поїзд, ви розумієте?»

«Так, я розумію», – відповів контролер. «А ви?»

Жінка, що стояла переді мною, помітила мій погляд і посміхнулася, коли ми сідали в поїзд. Вона виглядала веселою, і я сподівався, що ми будемо ділити купе.

Ми не ділили купе. Вона сиділа за два місця від мене, у купе з молодою родиною. «Дачія» був поїздом далекого прямування, який пропонував різні варіанти розміщення: від приватних спальних купе до купе з розкладними ліжками і звичайних сидячих місць, останні з яких не рекомендувалися для 19-годинної поїздки, особливо коли купе з розкладним ліжком коштувало лише на 10 фунтів більше. Приватні купе могли вмістити одного, двох або трьох пасажирів і були обладнані

Keen to have company and conversation, I'd chosen to travel in a couchette compartment which offered six-person berths, women and men grouped separately. Since our morning chat, Elisabeth's warning about the 'terrible' train had stayed in a tiny corner of my mind, but at the sight of newly fitted carpets and velvety couchettes I soon stopped worrying. It was far superior to the battered old Austrian Nightjet.

Two women were already in the compartment unpacking their bags. Through a mix of English and German I established that they were both Romanian. Elena worked as a carer for an elderly woman in Vienna and was taking the train home for a couple of weeks to spend time with her teenage children. She had messy black hair and a goofy smile and as she squeezed by, I could smell the fabric conditioner on her jumper. Maria had curly hair, secretarial glasses and pearl earrings as big as Maltesers. She was at least seventy and reminded me of Sophia from The Golden Girls. Maria had been assigned the lower berth where she was deftly tucking in her sheets, before laying out strips of tablets and Tupperware. Elena had the top berth while I was sandwiched in between, and it was here that I went into hiding, trying to keep out of the way as they made up their berths.

At 19.45 the train set off and I soon regretted my decision to climb up, swiftly discovering that I could neither sit up nor kneel in the space where I was crouching like a cat. At one point I glanced over the side to see if Maria had finished and found her scalp and white roots barely three inches from my nose. We were picking up pace when Elena propped up the ladder against the berths and I was soon face to face with the buttons of her jeans, realising that she was unaware of my presence. With pins and needles in one leg, and the other completely dead, the only way to salvage any dignity was to

застеленими ліжками, умивальником, вішалками для одягу і, якщо пощастило, душовою кабіною та туалетом. Бажаючи мати компанію та поспілкуватися, я вирішила подорожувати в купе-місці, яке пропонувало шість спальних місць, розділених на жіночі та чоловічі. З часу нашої ранкової розмови попередження Елізабет про «жахливий» поїзд залишалося в куточку моєї свідомості, але, побачивши нові килими та оксамитові кушетки, я швидко припинила хвилюватися. Він був набагато кращим за старий поїзд «Austrian Nightjet».

У купе вже були дві жінки, які розпаковували свої валізи. Змішуючи англійську та німецьку мови, я з'ясувала, що вони обидві румунки. Олена працювала доглядальницею за літньою жінкою у Відні і їхала поїздом додому на кілька тижнів, щоб провести час зі своїми підлітковими дітьми. Вона мала розпатлане чорне волосся і дурнувату посмішку, і коли вона пробиралася повз мене, я відчула запах кондиціонера для білизни на її светрі. Марія мала кучеряве волосся, окуляри секретарки і перлинні сережки, великі як «Maltesers» (британські шоколадні цукерки у вигляді кульок). Їй було щонайменше сімдесят, і вона нагадувала мені Софію з серіалу «Золоті дівчата». Марії виділили нижнє спальне місце, де вона вправно заправляла простирадла, перед тим розклавши смужки таблеток і пластикові контейнери. Олена отримала верхнє спальне місце, а я опинилася між ними, і саме тут я сховалася, намагаючись не заважати їм, поки вони готували свої спальні місця.

О 19:45 поїзд рушив, і я швидко пошкодувала про своє рішення піднятися нагору, бо зрозуміла, що не можу ні сидіти, ні стояти на колінах у просторі, де я сиділа, скорчившись, як кішка. В якийсь момент я поглянула вбік, щоб подивитися, чи Марія вже закінчила, і побачила її шкіру голови та біле коріння волосся ледь за вісім сантиметрів від мого носа. Ми набирали швидкість, коли Олена притулила драбину до спальних місць, і я незабаром опинився віч-на-віч з гудзиками її джинсів, усвідомивши, що вона не помічає моєї присутності. З онімінням в одній нозі і повним

pretend I had been looking for something and I slid down the side nearest the door, brandishing my pen with a loud: 'Ah, here it is!'

I hobbled into the corridor waiting for my leg to wake up and found my smirking friend eating instant noodles and trying to charge her phone. For reasons unclear, there was only one socket in each compartment and the one in the corridor was installed three-quarters of the way up the wall, which meant passengers had to hold onto their phones as they charged or leave them swinging. She gave me a quick wave, tilting her head in the direction of the animated conversation that had begun between my co-travellers since I stepped out of the compartment. Romanian sounded a lot like Italian to me and each woman sounded increasingly outraged on behalf of the other. Suffering a terrible bout of FOMO as they bonded, I was intrigued to know what they were saying, my closet narcissist wondering if it was about me and my game of hide-and-seek. The young woman, conveniently a PhD student in linguistics, translated the conversation for me, which went something like this:

'I started in November, I stayed for five days and then she was taken to the asylum,' said Elena.

'A house with animals, it's hard,' Maria replied. 'As everything has to be maintained and done and you go out and sweep snow and for what?'

'Such dirt in that home I have never seen, so I stayed for half an hour then I called my boss and I said, no offence meant, but I will develop hepatitis. I can't work like this. There were two cats that looked like elephants, they climbed on the table and ate there alongside her. And to let the cats stay in my room?'

'You should have said, «I am sorry, I am allergic to dogs and cats.»'

омертвінням іншої, єдиним способом зберегти хоч якусь гідність було вдавати, що я щось шукаю, і я зісковзнула вниз до дверей, розмахуючи ручкою і голосно вигукуючи: «А, ось воно!»

Шкутильгаючи, я вийшла в коридор, і чекаючи, поки моя нога оживе, і побачила свою усміхнену подругу, яка їла локшину швидкого приготування і намагалася зарядити свій телефон. З невідомих причин у кожному купе була лише одна розетка, а та, що в коридорі, була встановлена на висоті трьох чвертей стіни, що означало, що пасажери мусили тримати свої телефони в руках під час заряджання або залишати їх висіти. Вона швидко помахала мені рукою, нахиливши голову в бік жвавої розмови, яка почалася між моїми попутниками, відколи я вийшла з купе. Румунська мова здавалася мені дуже схожою на італійську, і кожна з жінок звучала дедалі обуренішою від імені іншої. Страждаючи від жахливого нападу FOMO (від англ. «fear of missing out» – нав'язливий страх пропустити щось важливе), коли вони зблизилися, я була заінтригована тим, що вони говорили, а моя прихована нарцистична натура цікавилася, чи це стосувалося мене і моєї гри в хованки. Молода жінка, яка, як виявилось, була аспіранткою з лінгвістики, переклала мені розмову, яка звучала приблизно так:

«Я почала в листопаді, пробула п'ять днів, а потім її відвезли до притулку», – сказала Олена.

«Будинок з тваринами – це важко», – відповіла Марія. «Бо все треба доглядати і робити, і ти виходиш на вулицю і прибираєш сніг, і для чого?»

«Такого бруду в тому будинку я ніколи не бачила, тому я залишилася на півгодини, а потім зателефонувала своєму начальнику і сказала, без образи, але я захворію на гепатит. Я не можу так працювати. Там було дві кішки, схожі на слонів, вони залізли на стіл і їли там разом з нею. І ще й дозволити кішкам залишатися в моїй кімнаті?»

«Ти повинна була сказати: «Вибачте, у мене алергія на собак і кішок».

‘But I did not know. I was told she had an onset of dementia and I am only to remind her when to take her medication, they didn’t tell me about the cats. I stayed four days with the old lady, and she fell during the night in the bathroom and I called an ambulance. She came back from the hospital and on the ninth day I told my boss I could not keep working with her because she would drive me out of the house.’

‘It is hard. There are patients with dementia who do not speak and there are those who are restless.’

‘Exactly. I could not move through the house, as she was coming after me, she entered the bathroom after me. She would only scream and scream. I was told that I might be thrown out of the house.’

‘In Romania I spent two years doing geriatric nursing,’ said Maria. ‘I worked for ten years at an asylum in Germany until my husband got ill and after my husband died, I thought to myself, I won’t go to Germany again, it’s a hard road, you know.’

At once I felt dreadful. Elena went on to describe how difficult it was to see her children as she couldn’t leave dependent clients for extended periods. Carers were some of the most underpaid and undervalued workers, and I couldn’t imagine being away for such long stretches, leaving my own children and travelling to another country to look after another family. Our home secretary was about to announce a cruel ban on care workers bringing relatives to the UK in an attempt to curb immigration. Maria took a tablet and lifted her swollen legs onto the berth. I imagined her working while her own husband was ill. It felt so deeply inhuman to split families, separating young children from parents who had few other options for survival but to travel across the world to wipe and wash someone else.

The conversation died down and I glanced in to see both women were eating, and reading their phones in comfortable silence

«Але я не знала. Мені сказали, що у неї почалася деменція і я маю тільки нагадувати їй, коли приймати ліки, про котів мені не сказали. Я пробула чотири дні з літньою пані, а вночі вона впала у ванній, і я викликала швидку. Вона повернулася з лікарні, і на дев'ятий день я сказала своєму начальнику, що не можу далі з нею працювати, бо вона вижене мене з дому.»

«Це важко. Є пацієнти з деменцією, які не розмовляють, а є такі, які не можуть всидіти на місці».

«Саме так. Я не могла пересуватися по будинку, бо вона бігала за мною, навіть заходила за мною у ванну. Вона тільки кричала і кричала. Мені сказали, що мене можуть вигнати з дому».

«У Румунії я два роки працювала медсестрою в геріатричному відділенні», – розповіла Марія. «Я десять років працювала в притулку в Німеччині, поки мій чоловік не захворів. А після його смерті я подумала, що більше не поїду до Німеччини, бо знаєте це важкий шлях».

Я відразу відчула жах. Олена продовжила розповідати, як важко було бачити своїх дітей, оскільки вона не могла залишати підопічних на тривалий час. Доглядальниці були одними з найбільш низькооплачуваних і недооцінених працівників. Я не могла уявити, як можна бути так довго і далеко від своїх дітей, залишаючи їх і їдучи в іншу країну, щоб доглядати за іншою родиною. Наш міністр внутрішніх справ збирався оголосити жорстоку заборону на в’їзд до Великобританії для доглядальниць, які привозять із собою родичів, щоб обмежити імміграцію. Марія випила таблетку і підняла свої набряклі ноги на ліжку. Я уявила, як вона працює, поки її власний чоловік хворіє. Мені здавалося глибоко нелюдським розлучати сім’ї, відривати маленьких дітей від батьків, які не мали іншого вибору, як їздити по світу, щоб витирати і мити когось іншого.

Розмова стихла, і я помітила, як обидві жінки їдять і щось читають у своїх телефонах в затишній тиші, поки ми їхали

as we rocked through the outskirts of Vienna. Passengers were milling around in towelling slippers, mopping up stew and pouring soup from flasks, the corridor smelling a lot like a school dinner hall. All over the world, from Delhi to Denver, Beijing to Bodø, the dining car is the beating heart of a night train. A hub with an innate sense of harmony, it's where strangers become friends, food tells a story, and the air is filled with aromas and laughter. So I was deeply disappointed that there wasn't a dining car attached. Everyone I knew who had taken the Dacia had spoken fondly of the bar-bistro carriage, lighting up at the memory of the infamous mixed grill. During one of my tågskryt sessions, I'd found a picture of it and enlarged every element of the platter, poring over the crinkle chips strung with melted cheese, the grilled pork escalope, the fatty pork chop, and the sausage which was the same shade as a Saint-Tropez granny. However, the dining car had been discontinued at the end of 2022, with no hint as to whether or not it would return, so passengers had come prepared.

I was nicely full. On my way towards Vienna Hauptbahnhof, I'd passed what I'd thought was a deli named Edelgreisslerei Opocensky. But when I nosed inside the door, the steam from slow-cooked broth drew me in along with the sight of diners in heavy coats being served by a single waitress. She'd waved me over, translating a daily-changing German menu which featured a variety of dishes from lamb cutlets and dolcelatte risotto, to sea bream and crisp schnitzel. I'd taken her advice and gone for the roast pork shoulder with dumplings. Now, on the train, I was thinking fondly about the meal and watching the suburbs roll by.

Slinging the corridor curtain around my shoulders, I pressed up against the window, scanning apartment blocks where children's bunk beds were strung with lights, their ledges lined with plush toys. Residents stood at sinks, looking up as we passed, tea towels over

околицями Відня. Пасажири тинялись в махрових капцях, витирали зі столу пролите рагу і наливали суп з термосів, а в коридорі пахло, як у шкільній їдальні. У всьому світі, від Делі до Денвера, від Пекіна до Бодо, вагон-ресторан є серцем нічного поїзда. Це центр з вродженим почуттям гармонії, де незнайомці стають друзями, їжа розповідає історію, а повітря наповнене ароматами і сміхом. Тому я була глибоко розчарована, що вагон-ресторан не був приєднаний до поїзда. Усі мої знайомі, хто їздив на потязі «Дація», з теплотою згадували вагон-бар-бістро, згадуючи про знаменитий мікс-гриль. Під час однієї з моїх сесій «tågskryt» я знайшла його фотографію і збільшувала кожен елемент тарілки, розглядаючи хрусткі чіпси з розплавленим сиром, смажену свинячу ескалопу, жирну свинячу відбивну і ковбаску, яка мала той самий відтінок, що й бабуся з Сан-Тропе. Однак вагон-ресторан був закритий наприкінці 2022 року, і ніхто не знав, чи повернеться він, тому пасажири прийшли підготовленими.

Я приємно наситилась. По дорозі до Віденського центрального вокзалу я проїжджала повз заклад, який, як я думала, був делікатесною крамницею під назвою «Edelgreisslerei Opocensky». Але коли я зазирнула туди, мене манила пара від повільно вареного бульйону та вигляд відвідувачів у важких пальтах, яких обслуговувала лише одна офіціантка. Вона запросила мене, махнувши рукою, і перекладаючи щоденне німецьке меню, в якому були представлені різноманітні страви: від баранячих котлет і ризотто з дольчелатте до морського ляща і хрусткого шніцеля. Я прислухалась до її поради і обрала смажену свинячу лопатку з галушками. Тепер, сидячи в поїзді, я з теплотою згадувала цю трапезу, дивлячись як пролітають передмістя за вікном.

Накинувши на плечі завісу з коридору, я притиснулася до вікна, оглядаючи багатоквартирні будинки, де дитячі двоярусні ліжка були прикрашені гірляндами, а на підвіконнях лежали плюшеві іграшки. Мешканці стояли біля раковин, дивлячись

shoulders and dishes in hand. Dog walkers lurked by lampposts and... then it went black. I dropped the curtain, returning to the compartment where Elena and Maria had settled in for the night. Elena leaned over the side to tell me that the berth beside her was free and that I should swap to have more space. Grateful for the tip, I placed my backpack into the storage area behind our heads and watched as Maria immediately got up to shove my empty berth back up and into place. From my new spot, I looked down to where Maria was pulling on bed socks before she made a clucking sound and dropped a pair of false teeth onto the side table, the compartment resembling a residential home.

Far from a party train, this was a journey for reading, sudoku and knitting. The one noisy group of men had gone quiet and were leaning against one another watching films on their phones. It was barely 10 p.m. but most curtains were drawn, the lights off. Elena crossed her ankles, opened a bag of Brot Chips and offered them across the berths, urging me to take 'more, more' as she showed me photos of her children. We lay side by side on top of our duvets, eating giant croutons and chatting – a level of intimacy that I'd only reached after four dates with my husband. And yet to remain relevant in modern times, sleeper trains relied on passengers to embrace this closeness and lack of inhibition.

We pulled into the grand Budapest-Keleti station, and a fourth woman joined us, arriving at the door in a rippling fur coat. Lips red, eyes lined, she glanced at each one of us in turn, the chill from outside on her clothes. It was as though she'd entered from the 1950s. I couldn't stop staring at the way she held herself: Too good for this compartment. Hell, too good for the rest of the world... I was desperate to uncover her story, more so when she exhaled and kicked her bag under the seat with such force that I wondered for a moment if it contained the severed head of an ex-lover. Without consultation she

вгору, коли ми проїжджали повз, з рушниками на плечах і посудом у руках. Люди, що вигулювали собак, причаїлися біля ліхтарів, а потім... все згасло. Я опустила завісу і повернулася до купе, де Олена і Марія вже вмостилися спати. Олена нахилилася, щоб сказати мені, що ліжко поруч з нею вільне і що я повинна помінятися, щоб мати більше місця. Вдячна за пораду, я поклала рюкзак у відсік для багажу за нашими головами і спостерігала, як Марія одразу ж підвелася, щоб засунути моє порожнє ліжко на місце. Зі свого нового місця я спостерігала за тим, що відбувається знизу, де Марія надягала шкарпетки, перш ніж видати клацаючий звук і впустити вставні зуби на приліжковий столик. Купе нагадувало житловий будинок.

Це була не вечірка в поїзді, а подорож для читання, судоку та в'язання. Гучна група чоловіків замовкла і, спершись один на одного, дивилася фільми на своїх телефонах. Була лише 22:00, але більшість штор були запнуті, а світло вимкнене. Олена схрестила ноги, відкрила пакет з хлібними чіпсами і запропонувала їх пасажирам сусідніх спальних місць, закликаючи мене взяти «ще, ще», показуючи мені фотографії своїх дітей. Ми лежали поруч на ковдрах, їли величезні грінки і розмовляли – такий рівень близькості я досягла лише після чотирьох побачень зі своїм чоловіком. І все ж, щоб залишатися актуальними в сучасних умовах, спальні вагони поїздів поклалися на те, що пасажери приймуть цю близькість і відсутність стриманості.

Ми під'їхали до величного вокзалу Будапешт-Келеті, і до нас приєдналася четверта жінка. Вона була одягнена у розкішне хутряне пальто. З червоними губами та підведеними очима, вона по черзі глянула на кожного з нас, змушуючи нас відчувати холод ззовні. Здавалося, ніби вона повернулася з 1950-х років. Я не могла відірвати погляду від її постави: вона була занадто хороша для цього купе. Чорт, занадто хороша для решти світу... Я відчайдушно хотіла дізнатися її історію, тим більше, коли вона видихнула і з такою силою штовхнула свою сумку під сидіння,

flipped off the light and called it a night for us all.

Both Austria and Hungary are part of the Schengen area, so we were free to travel across their borders without any checks. I had my passport in my pocket, however, for the dreaded 2 a.m. halt at the village of Lo'kösháza, just inside the Hungarian border with Romania. Unlike the bumpy ride of the previous night's train, this one was travelling at an even pace. Quiet, without announcing itself, it thrummed through the darkness, seducing me to sleep. Alas, at two a bang on the door jolted me awake and I handed down my passport to Hungarian guards, the stench of cigarettes coming through the vent. Burying my nose into the pillow, I kept one eye shut until my passport was handed back, then slept again for an hour before the second check just over the Romanian border at the town of Curtici. I lay completely still, as a mirror was swung into the compartment, under the seats and above my head, then listened to footsteps and muffled voices. The sourness of the cigarette smoke was intensifying, and I began to question the flammability of the bedding. Eventually the doors slammed, the train creaked, and we continued eastwards.

'GOOD MORNING!' Elena shouted, sitting up with a big smile. No adult ever greeted me like that. Should my children ever abandon me, she was precisely the kind of carer I hoped to find in later life.

Elena appeared to have slept as well as I had and climbed down the ladder, searching for her shoes before disappearing to the loo. Maria had already gone; only a ring of coffee remained on the side table. To my dismay the mysterious woman had also gone, taking her severed head with her.

It was 8.40 and we had recently departed from Blaj, in Alba County, the heart of Transylvania. I sat by the window observing the Târnava Mare river flow alongside. It was as thin as a burst water main, and I hadn't spotted it until I stood on the seats and saw it

що я на мить задумалась, чи не міститься в ній відрубана голова її колишнього коханця. Без обговорення вона вимкнула світло і проголосила таким чином, що для нас всіх настала ніч.

І Австрія, і Угорщина входять до Шенгенської зони, тому ми могли вільно перетинати їхні кордони без будь-яких перевірок. Однак я тримала паспорт у кишені, готуючись до неохочої зупинки о 2-й ночі в селі Локошаза, що знаходиться на угорсько-румунському кордоні. На відміну від тряски поїзда минулої ночі, тепер ми рухались рівно. Тихий, не видаючи себе, він гудів у темряві, спокушаючи мене заснути. На жаль, о другій годині ранку гучний стукіт у двері змусив мене прокинутися, і я віддала свій паспорт угорським прикордонникам, а через вентиляційний отвір до мене долинув сморід сигарет. Зарившись носом у подушку, я дрімала, поки мені не повернули паспорт, а потім знову заснула на годину, до другої перевірки біля румунського кордону в місті Куртичі. Я лежала абсолютно нерухомо, коли в купе почали вішати дзеркало, під сидіннями і над моєю головою, а потім до мене долинали кроки і приглушені голоси. Кислий запах сигаретного диму посилювався, і я почала сумніватися в горючості постільної білизни. Врешті-решт двері зачинилися, поїзд заскрипів, і ми продовжили рух на схід.

«ДОБРОГО РАНКУ!» - вигукнула Олена, підводячись з широкою посмішкою. Жоден дорослий ніколи так мене не вітав. Якщо мої діти колись покинуть мене, вона була саме тим опікуном, якого я сподівалася б знайти в старості. Олена, здавалося, спала так само добре, як і я, і, злізши з драбини, почала шукати свої черевики, перш ніж зникнути в туалеті. Марія вже пішла; на столику залишилась лише пляма від кави. На моє здивування, таємничка жінка також зникла, забравши з собою свою відрубану голову.

Була 8:40, і ми щойно виїхали з Блажа, що в повіті Альба, серці Трансільванії. Я сиділа біля вікна, спостерігаючи, як тече річка Тарнава-Маре. Вона була тонка, як прорвана водопровідна труба, і я не помітила її, поки не встала на сидіння і не побачила,

submerged between two banks of snow. The greyness of the morning matched my mood as I watched Elena pull on her jacket, picking sleep from one eye. She was preparing to get off at Mediaş, one of the oldest cities in the region, and I was going to miss her presence. A dining car had been attached a couple of hours earlier at the town of Simeria and a pair of catering staff were now wandering the corridors carrying a single tray advertising their wares, which consisted of one type of sandwich, plus paper cups of coffee, for which they only took cash. Elena raised two fingers and I dug out my notes. It was a ham and cheese sandwich, not my first choice by any means, but sleeper trains are not the place to get fussy. I'd once spent five days on the Trans-Mongolian eating only instant mash and noodles, so the sandwich was positively gourmet.

Together Elena and I watched the snowscapes, the Carpathian foothills rolling in the background, ramshackle housing rolling in the foreground. Rusted cars sat in dirt tracks and material flapped across broken windows. Horrifyingly impoverished, the area on the outskirts of Blaj looked abandoned.

'Do people live here?' I asked Elena.

'Yes,' she replied, with a small smile.

Elena disembarked at Mediaş and as I looked back at the shrinking city, I could see the spire of St Margaret's church. A Late Gothic structure dating from the fifteenth century, it appeared to have a herringbone design. I searched online for an image to inspect it closer, zooming in to find that it was covered in what looked like green and blue ludo counters arranged like fish scales. A fortified town surrounded by vineyards, Mediaş was a place I would have liked to explore, and as the train clattered on, I noted it as one to return to. This was a happy hazard of train travel, with every village, town and city presenting itself like a teaser trailer, reminding me how much lay between each end of the journey.

як вона занурюється між двома берегами снігу. Сірість ранку відповідала моєму настрою, коли я спостерігала, як Олена одягає куртку, витираючи сон з очей. Вона готувалася вийти в Медіаші, одному з найстаріших міст регіону. Я сумуватиму за нею. Кілька годин тому в місті Сімерія до поїзда причепили вагон-ресторан, і двоє співробітників кейтерингової служби зараз ходили коридорами, несучи єдиний піднос із рекламою своїх товарів. Це були сендвічі та кава у паперових стаканчиках, за які вони брали тільки готівку. Олена показала два пальці, і я дістала свої купюри. Сендвіч був з шинкою та сиром, що аж ніяк не був у моєму списку бажань, але в спальних поїздах не можна бути вибагливим. Колись я провела п'ять днів у Трансмонгольському експресі, харчуючись лише картопляним пюре та локшиною швидкого приготування, тож цей сендвіч був для мене справжнім делікатесом.

Разом з Оленою ми спостерігали за засніженими пейзажами, передгір'ям Карпат на задньому плані та розваленими будинками на передньому. Іржаві автомобілі стояли на брудних дорогах, а через розбиті вікна виднілися шматки тканини. Жахливо збіднілий район на околиці Блажа виглядав покинутим.

«Тут живуть люди?» – запитала я Олену.

«Так», – відповіла вона з легкою посмішкою.

Олена вийшла в Медіаші, і коли я озирнулася на місто, що віддалялося, я побачила шпиль церкви Святої Маргарити. Пізньоготична споруда п'ятнадцятого століття здавалася прикрашеною візерунком у вигляді ялинки. Я пошукала в Інтернеті зображення, щоб розглянути її ближче, і, збільшивши масштаб, виявила, що вона вкрита чимось схожим на зелені та сині фішки для гри в лудо, розташовані як риб'яча луска. Медіаш, укріплене місто, оточене виноградниками, було місцем, яке я хотіла би дослідити, і, коли поїзд рушив далі, я зазначила його як місце, куди варто повернутися. Це була приємна випадковість подорожі поїздом, коли кожне село, містечко і місто представляли себе як тизер-трейлер, нагадуючи мені, скільки ще

A blizzard picked up and powder billowed past the windows, white skies merging with white fields, nothing but the blurred tops of mountains separating the two. No sooner had it swept up than it died down and I stepped into the corridor as another citadel rose into view surrounded by a cluster of chimneys, turrets and rooftops dusted with snow. Beneath the softness, I could make out coloured walls painted in shades of lemon, lime, strawberry pink and plum. Sighis, oara was one of several fortified medieval towns that Saxon-German colonists had built in the region, and as we moved off, I imagined how extraordinary it would look at the peak of spring. On we trundled, past backyards where mean-looking geese pecked at the dirt and chained dogs barked at the carriages. Despite sub-zero temperatures, washing hung outside, collars frozen into points, sleeves fringed with ice. From time to time I'd spot someone sweeping a doorway, but the scene was otherwise devoid of human life.

A couple of hours after my sandwich, I decided to investigate the dining car, and passed through the regular-seating carriage, which was full of human life. It smelled of warm bodies and kicked-off shoes. Under the illusion that this was a quiet train, I realised that the majority of passengers had spent the night crowded into this class of carriage and most were still stretched across the seats asleep, jackets on their chests, sports socks leaving outlines on the windows. Barely a handful of passengers were in the dining car, and the few who were, were sitting in isolation, staring into the depths of forests. I spotted the American from the night before. His bobble hat on his lap, he was lying face down on a table, his jacket for a pillow.

Normally the place where I would while away my day, the dining car was much like the scenery now – uninspiring and cold. I browsed the menu for something to take back to my seat and found twelve variations on the ham and cheese sandwich – none of which

залишилося до кінця подорожі.

Почалася хуртовина, і сніг завіяв вікна, біле небо злилося з білими полями, і лише розмиті вершини гір розділяли їх. Не встигла хуртовина набрати сили, як одразу вшухла. Я вийшла у коридор, коли в полі зору з'явилася ще одна фортеця, оточена групою димарів, башточок і дахів, припорошених снігом. Під м'яким покривом я розгледіла кольорові стіни, пофарбовані у відтінки лимона, лайму, полунично-рожевого і сливового. Сігішоара була одним із кількох укріплених середньовічних міст, які саксоно-німецькі колоністи побудували в цьому регіоні. Коли ми рушили далі, я уявила, як надзвичайно це місто виглядатиме в розпал весни. Ми продовжували їхати, проїжджаючи повз подвір'я, де злісні гуси дзьобали землю, а прикуті ланцюгами собаки гавкали на вагони. Незважаючи на температуру нижче нуля, на вулиці висіла випрана білизна, коміри якої замерзли, а рукави були облямовані кригою. Час від часу я помічала як хтось підмітав під'їзд, але в усьому іншому ця сцена була позбавлена людського життя.

Через кілька годин після того, як я з'їла сендвіч, я вирішила оглянути вагон-ресторан. Дорогою я пройшла вагон із звичайними сидячими місцями, який був повний людей. Там пахло теплими тілами і знятими черевиками. Під уявленням, що це був тихий поїзд, я зрозуміла, що більшість пасажирів провели ніч, скупчившись у цьому вагоні. Більшість із них все ще спали, розтягнувшись на сидіннях, накрившись куртками та залишаючи відбитки своїх ніг на вікнах. У вагоні-ресторані було лише кілька пасажирів, і ті, що були, сиділи окремо, вдивляючись у глибину лісу. Я помітила американця, з яким зустрічалася ще минулої ночі. З шапкою на колінах, він лежав обличчям вниз на столі, використовуючи куртку як подушку.

Зазвичай це місце, де я проводила свій день, вагон-ресторан був схожий на пейзаж навколо – нудний і холодний. Я переглянула меню, шукаючи щось, що можна взяти з собою на місце, і знайшла дванадцять варіантів бутербродів з шинкою і

was available – and twenty-seven types of alcohol, ranging from Campari to Jägermeister, and Budweiser to Chivas Regal – all of which were available. Not up for getting smashed at ten in the morning, I made my way back with coffee and closed the compartment door, enjoying the solitude. Over the next couple of hours, the train followed the bends of the river Olt, through tunnels hidden by forests, branches heaped with snow. If the Transylvanian winter was a mood, it was a deeply sombre one.

While on the move, I always carried a paperback, usually fiction related to the region in which I was travelling; non-fiction tainted my perspectives, but I liked to read stories that centred on places I could picture. In Vienna I'd sought out a replacement for my lost Agatha Christie and I now took out my copy of Bram Stoker's *Dracula*, which opens with English lawyer Jonathan Harker documenting his train journey to Transylvania to meet the infamous Count. Like Harker, I had found my smattering of German useful and could relate to the scenes of little towns and castles on the tops of steep hills. He'd dined on robber steak and had a couple of glasses of golden Mediasch wine, which produced a 'queer sting on the tongue' – a wine which would have originated from the vineyards of what I would for ever think of as Elena's home town. Granted, Harker's experience with the Count was far from positive, but I was amused by his early judgement of the men in this region as 'barbarian' and 'strange', and the women as 'clumsy about the waist'. Whether in fiction or non-fiction, it was dismaying how travellers moving from west to east often perceived threats and ugliness from the outset, recoiling from the very people in whose land they were to be guests. Casual racism was a common trope, although there was nothing casual about it. The colonial hangover of superiority was so cemented into the Western psyche that it filtered into everyday travel and observations, refusing to die out.

сиром – жоден з яких не був доступний – і двадцять сім видів алкоголю, від Кампарі до Єгермейстера, від Будвайзера до Чівас Регал – всі вони були доступні. Не маючи бажання напиться о десятій ранку, я повернулася з кавою і зачинила двері купе, насолоджуюсь самотністю. Протягом наступних кількох годин поїзд слідував за вигинами річки Олт, проїжджаючи тунелями, прихованими лісами, гілками, заваленими снігом. Якби трансільванська зима була настроєм, то це був би глибоко печальний настрій.

Я завжди брала із собою в подорож книгу в м'якій обкладинці, зазвичай художню, пов'язану з місцем, де я подорожувала; нехудожня література спотворювала мої погляди, а ось історії, в центрі яких були місця, які я могла уявити, я любила. У Відні я шукала заміну для своєї загубленої Агати Крісті, і тепер я дістала свою копію «Дракули» Брема Стокера, яка починається з того, як англійський адвокат Джонатан Харкер описує свою подорож поїздом до Трансільванії, щоб зустрітися з горезвісним графом. Як і Харкер, я виявила, що мої поверхневі знання німецької мови були корисними, тому я могла співвіднести себе з сценами маленьких містечок і замків на вершинах крутих пагорбів. Він вечеряв стейком Рібай і пив золотисте медіаське вино, яке викликало «дивне поколювання на язиці» – вино, яке, як я завжди вважала, походило з виноградників рідного міста Олени. Звісно, досвід Харкера з графом був далеко не позитивним, але мене розвеселило його раннє судження про чоловіків цього регіону як «варварів» і «диваків», а про жінок – як «незграбних у талії». Незалежно від того, чи йшлося про художню літературу, чи про документальну, було прикро бачити, як мандрівники, що рухалися із заходу на схід, часто з самого початку сприймали загрози та потворність, відштовхуючись від тих самих людей, на чийй землі вони мали бути гостями. Невимушений расизм був поширеним тропом, хоча в ньому не було нічого невимушеного. Колоніальна спадщина зверхності була настільки вкорінена в західній психіці, що

At the end of chapter ten I put down the book, having had my fill of Victorian anxiety and gore. I could hear nothing but the door rattling and looked around the corridor to see if any passengers remained. Peering into one empty compartment after another, I almost gave up, when I saw a pair of legs stretched out with a laptop. They belonged to an attractive young man with sharp features and a neat beard. He smiled and I noticed he was wearing a T-shirt with the slogan 'Green Against the Machine'. Bingo. Inviting myself into his compartment, I got chatting to Charles, a researcher at the Technical University of Civil Engineering of Bucharest. Originally from Normandy, he'd been living in Bucharest for the previous six years, where he had founded an NGO called Climato Sfera to help companies reduce their carbon footprint and environmental impact. A few minutes into our chat we realised that we'd taken the same trains from Paris to Vienna, but Charles had slept in the six-person couchette carriage from Strasbourg.

'I was sharing with a lot of Erasmus students who were travelling there for the first time, so they had a lot of luggage,' he said. 'They told me it was too expensive for the flight plus all their bags.'

'Why are you taking this journey?' I asked.

'My job is to raise awareness about climate change and I wanted to prove that the journey is not only possible but that it's cheaper than a flight if you book in advance. We go into companies and we show people the possibilities along with the calculations of how much this type of travel is saving in emissions.' Charles stretched. 'I slept a lot better in this train,' he said, pointing upwards, 'as it was only a four-person couchette so there was lots of room and also the fluffy pillows and bed comforter are better than on the Nightjet.'

проникала в повсякденні подорожі та спостереження, відмовляючись зникати.

Наприкінці десятого розділу я відклала книгу, наситившись вікторіанською тривогою і кривавими сценами. Я не чула нічого, крім скреготу дверей, і озирнулася по коридору, щоб перевірити, чи залишилися якісь пасажири. Заглядаючи в одне порожнє купе за іншим, я вже майже зневірилась, коли побачила витягнуті ноги з ноутбуком. Вони належали привабливому молодому чоловікові з гострими рисами обличчя і акуратною бородою. Він посміхнувся, і я помітила, що на ньому була футболка з написом «Green Against the Machine» (Зелені проти машини). Бінго. Запросивши саму себе до його купе, я завела розмову з Чарльзом, дослідником з Технічного університету цивільного будівництва в Бухаресті. Він родом з Нормандії, але останні шість років жив у Бухаресті, де заснував НУО під назвою «Climato Sfera», щоб допомагати компаніям зменшувати їхній вуглецевий слід та вплив на довкілля. Через кілька хвилин розмови ми зрозуміли, що їхали одним поїздом з Парижа до Відня, але Чарльз спав у шестимісному купе зі Страсбурга.

«Я ділив купе з багатьма студентами програми «Еразмус», які їхали туди вперше, тому вони мали багато багажу», – сказав він. «Вони сказали мені, що квиток на літак плюс весь їхній багаж коштують занадто дорого».

«Чому ви подорожуєте саме цим поїздом?» – запитала я.

«Моя робота полягає в тому, щоб підвищувати обізнаність про зміни клімату, і я хотів довести, що така подорож не тільки можлива, але й дешевша за літак, якщо забронювати квиток заздалегідь. Ми відвідуємо компанії і показуємо людям можливості, а також розрахунки того, скільки цей вид подорожей економить викидів». Чарльз потягнувся. «Я спав набагато краще в цьому поїзді», – сказав він, вказуючи вгору, – «оскільки це була лише чотиримісне купе, тож було багато місця, а також пухнасті подушки та ковдра кращі, ніж у нічному експресі».

Charles was precisely the kind of passenger I'd been hoping to stumble upon, the poster-boy for night-train travel – and aside from the double stoppage for passport checks, he had little to complain about: 'I love the night train, I can work and am very productive when there is darkness outside the window. And people don't disturb. They see you with the laptop and they don't bother.'

He looked directly at me as he said this and I winced, unsure if it was a genuine observation or a beautifully French way of asking me to bugger off. The staff passed by, and Charles ordered two coffees, so I concluded that he didn't mind me hanging around.

Over the next half-hour he talked more about his work then recounted his only real 'disaster' on the train while en route to a party weekend in the Transylvanian mountains with his friends: 'We had a four-hour stop in the middle of nowhere without heating systems during winter, but it was not so bad, I was with friends and we had beers with us. We were on our way to Sinaia for skiing, we will pass through it between Brasov and Bucharest, I'll show you.'

I took the opportunity to ask Charles for restaurant recommendations in Bucharest, and while we talked the sun broke through, rousing the landscape from its slumber. We were passing through Brasov, a cheerier scene, filled with parks and playgrounds and children enjoying the snow. At the window of one block of flats stood a little girl in pink, a pair of fairy wings on her back. Someone was holding her steady as she waved her wand, and I waved back in a shared moment of magic.

Not long after, Charles gestured for me to join him in the corridor, pointing to the right-hand side where spruce trees packed into the valleys and icicles hung off ledges like a row of wizards' beards. We were passing by the mountain resort of Sinaia. Here, the Prahova river swung alongside, rapids forming over boulders. Now and again chunks of snow fell silently into the flow, dragged off at once. On the outskirts of Bucharest the clouds dispersed, revealing a sky scrubbed clean. It was as though the train sensed the promise of

Чарльз був саме тим пасажиром, на якого я сподівалася натрапити, зразковим прикладом пасажира нічного поїзда – і, окрім подвійної зупинки для перевірки паспортів, йому було мало на що скаржитися: «Я люблю нічний поїзд, я можу працювати і дуже продуктивний, коли за вікном темрява. І люди не заважають. Вони бачать тебе з ноутбуком і не турбують».

Він дивився прямо мені в очі, коли це говорив, і я здригнулася, не знаючи, чи це була щира думка, чи просто французький спосіб попросити мене забиратися геть. Повз проходив персонал, і Чарльз замовив дві кави, тож я вирішила, що йому не заважає моя присутність.

Протягом наступної півгодини він розповідав про свою роботу, а потім згадав про свою єдину справжню «катастрофу» в поїзді, коли їхав з друзями на вечірку в горах Трансільванії: «Ми зупинилися на чотири години хтосьна де, взимку, без опалення, але це було не так уже й погано, я був з друзями, і у нас було пиво. Ми їхали в Сінаю кататися на лижах. Ми будемо проїжджати через неї між Брашовом і Бухарестом, я вам покажу».

Я скористалася нагодою, щоб попросити Чарльза порекомендувати ресторани в Бухаресті, і поки ми розмовляли, пробилось сонце, пробудивши пейзаж від сну. Ми проїжджали Брашов, більш веселе місце, повне парків, ігрових майданчиків і дітей, які насолоджувалися снігом. У вікні одного з житлових будинків стояла маленька дівчинка в рожевому вбранні, з крилами феї на спині. Хтось тримав її, а вона махала паличкою, а я махала їй у відповідь, розділяючи з нею цей чарівний момент.

Незабаром Чарльз жестом запросив мене до коридору, вказавши на право, де ялинки заповнювали долини, а бурульки звисали зі скель, наче борода чарівника. Ми проїжджали гірський курорт «Сіная». Тут поруч протікала річка Прахова, утворюючи пороги над валунами. Час від часу шматки снігу тихо падали у воду і одразу зникали. На околицях Бухареста хмари розсіялися, відкривши чисту блакить. Здавалося, ніби поїзд відчув наближення прибуття і мчав до фінішу. У полі зору з'явилися

arrival, belting towards the finish. Lakes shimmered into view, fields flashed by, and the Dacia entered the city, bringing us to the end of the line.

озера, промайнули поля, і «Дація» в'їхала в місто, доставивши нас до кінцевої станції.

CHAPTER 2

TRANSLATION ANALYSIS

2.1 Characteristics of the novel

Monisha Rajesh, the author of a chosen book, is a British journalist and travel writer. She contributed to *The Independent*, *The Sunday Telegraph*, *The Guardian* and *The New York Times*. However, she gained her recognition for her travel writing. We can claim that she added something new to the genre, reshaping it and adding new senses. One of the factors is her background as being British and having Indian origin she knows how to show all the peculiarities of the multicultural environment (Gnanamuttu, 2026). In her writing Monisha explores the question of identity, origin and belonging.

A distinct feature of Monisha Rajesh's travel stories is that she writes about train travel. The author says that over the last few years, she became more careful about her carbon footprint. And as she always preferred trains over planes, she chose this type of transport in her adventures. One more reason is that in travelling with trains, she feels more than just moving from one place to another, in fact, Rajesh describes it as "there's nothing between the world and me" (Alikhan, 2022).

In this work, we are going to deal with Rajesh's latest book *Moonlight Express: Around the World by Night Train*. It is a modern story that describes the cultural and social importance of overnight journeys. In this narrative, the author documents her travel experiences, reflecting on the history and evolution of sleeper-trains. Rajesh explores the enduring appeal of night trains as both a practical means of transportation and a romantic form of travel, through detailed descriptions of train routes, onboard life, and encounters with fellow passengers. The story also emphasizes interest in night trains in the context of environmental concerns and the search for more sustainable transport (House, 2025).

Monisha Rajesh writes in the genre of travel literature, combining elements of travel narrative, cultural reflection, and personal memoir. The author approaches travel to understand cultural connections and human nature rather than simply observing foreign places. Rajesh's writing highlights interaction with people and everyday traditions (Gnanamuttu, 2026). Her writing style combines journalistic clarity with literary expressiveness, making her text vivid, understandable and engaging. According to Tiajungla Longchar (2023), Rajesh's narrative is informal yet perceptive, allowing her to present complex cultural observations in a clear and relatable manner.

What is more, we can assume that Rajesh's lexical contribution also plays a significant role in defining her writing style. She uses a mix of culturally specific terms alongside everyday speech, keeping the language simple yet authentic. Critics note that her writing is «witty» and «full of evocative details», combining humor with sharp observation and emotional depth. In addition, a significant feature of Rajesh's lexical choices is her extensive use of geographical names. The author frequently incorporates names of cities, regions, and countries to anchor her experiences in concrete cultural and spatial contexts. They carry cultural meaning, evoking historical associations, local traditions, and collective memory. Therefore, in this work we will focus on this phenomenon in the context of translation.

Summing up, we can state that Monisha Rajesh's work is a modern representation of travel writing that includes personal transformation one can achieve through travelling. Rajesh balances entertainment with cultural analysis, making her work both informative and engaging for the reader.

2.2 Geographical and other proper names in translation; their definition and classification

Geographical names, also known as toponyms, constitute a significant category of proper names studied in the field of onomastics (Hough, 2016). Proper names, in general, are linguistic units used to identify unique entities and distinguish them from others within a given context. Unlike common nouns, they refer to specific individuals, places, or institutions rather than to a category of objects (Hough, 2016). Therefore, geographical names should be considered within the broader system of proper names.

Proper names have been characterised in different ways depending on various aspects of language. Although, this study aims to find a single, the most relevant approach that would be most helpful in the process of the research. Proper names can be classified into several major categories, including anthroponyms (personal names), toponyms (geographical names), ethnonyms (names of groups) and other types such as names of organizations, events, and cultural objects (Hough, 2016). This classification is particularly significant for our study, as it allows us to include not only geographical names, but also other proper names found in the translated text.

Regarding geographical names, one common definition is that a geographical name or toponym is a proper name for a geographical feature (Perko, Jordan, Komac, 2017). Others define geographical names as those that represent the spatial environment and man-made geographical objects such as countries, cities, rivers, mountains, and regions (Reszegi, 2020). Others consider the definition of the phenomenon from the origin of the word itself. From Greek, the toponym is "name of the place", that is, the name of some geographical object: continent, mountain, ocean and sea, country and city (Avazxonovna, 2023). Thus, we can state that these names fulfill several functions. This view is supported by modern research, which emphasizes that toponyms serve not only to identify locations but also to preserve historical, cultural, and social information about a particular place. In this sense, geographical names are not neutral linguistic units but meaningful markers that reflect cultural identity and collective memory (Tent & Blair, 2019).

Moreover, scholars propose various approaches to the classification of geographical names, depending on their characteristics. One of the most common classifications is based on the size of geographical objects, distinguishing between macrotoponyms and microtoponyms. For instance, macrotoponyms refer to large geographical entities such as countries and cities, whereas microtoponyms denote smaller, locally used place names. Additionally, toponyms are categorized based on their origin, structure, motivation, and historical development (Khayitova, 2020). From an etymological perspective, they may derive from different languages, reflecting historical processes such as migration, colonization, or cultural contact. Structurally, geographical names may be simple (consisting of a single element) or compound (formed by combining several lexical units). Another widely used approach is based on semantic classification, which distinguishes descriptive, associative, commemorative, and possessive toponyms according to the relationship between the name and the geographical object (Stewart, as cited in Khayitova, 2020). Descriptive names reflect physical characteristics of a place, while commemorative names are associated with historical figures or events. Associative names are linked to cultural or symbolic meanings, whereas possessive names indicate ownership or connection with a particular person or group. This approach is based on the typology developed by George R. Stewart, who proposed one of the earliest systematic classifications of place names. His model is grounded in the idea that all place names arise from the need to distinguish one location from another and includes multiple categories and subcategories (Cacciafoco & Cavallaro, 2023).

Another important approach to classifying proper names is based on their usage and linguistic status. In this context, scholars distinguish between endonyms and exonyms, which are considered status categories of toponyms (Perko, Jordan, Komac, 2017). An endonym refers to a geographical name used by the local population, whereas an exonym is a name used by speakers of another language that differs from the original form. For example, *Firenze* is the Italian endonym, while *Florence* represents its English exonym. This distinction is particularly relevant in translation, as it

directly influences the choice between preserving the original form of a name and using its established equivalent in the target language.

In translation studies, proper names, including geographical names, are often regarded as culture-specific items. According to Peter Newmark (1988), such names tend to preserve their original form in translation in order to maintain their cultural and semantic identity. This view is supported by contemporary scholars, who emphasize that translating proper names poses a particular challenge due to their strong connection to cultural context and linguistic norms (Baker, 2018; Nord, 2018).

Nevertheless, sometimes preserving a proper name in its original form is not always the most effective translation. The decision depends on the cultural transparency of the name and its relevance for interpretation. When proper names contain meaningful semantic or cultural information, translators may apply techniques that allow readers to understand this meaning without eliminating the foreign cultural background of the text (Borysenko, 2024).

Contemporary translation studies view proper names not as separate lexical units but as cultural elements that take part in constructing meaning of the text. According to Aixelá (1996), proper names belong to the category of culture-specific items because they frequently contain historical, geographical, and social associations that may not be immediately accessible to readers from another linguistic and cultural background. Consequently, the translator must decide whether to preserve foreignness or increase comprehensibility, taking into account the communicative purpose of the translation.

The translation of proper names remains a complex issue in translation studies. One of the central debates concerns whether proper names should be translated or preserved in their original form. While some scholars argue that proper names function as labels and therefore should remain unchanged, others emphasize that they may carry semantic and cultural meaning that requires translation strategies such as adaptation or explanation (Nyangeri & Wangari, 2019).

This issue is further explained by the fact that proper names often contain implicit references to historical, social, and geographical contexts, which may be partially or completely lost in translation (Yevsyukova & Koryagina, 2016). Moreover, the choice of translation technique depends heavily on the context and varies according to the type and purpose of the text. In literary translation, greater flexibility is allowed in order to preserve stylistic and cultural aspects (Yevsyukova & Koryagina, 2016).

Several translation techniques can be used when rendering geographical and other proper names. The most common are transcription and transliteration, which aim to reproduce the phonetic or graphic form of the original name in the target language. Often the translation of geographical names relies on established equivalents, which correspond to conventional forms accepted in the target language and ensure clarity and recognisability (Baker, 2018; Nord, 2018). In addition, translators may use calque (loan translation) when the meaning of a name is transparent, or adaptation when there is not an equivalent in the target language. The choice of translation technique depends on various factors, including the cultural significance of the name, its recognisability, and the translator's objective (Nord, 2018; Tent & Blair, 2019).

More specifically, Suriadi and Ihsani (2019) identify several key techniques used in translating proper names, including copying, rendition, and recreation. Copying involves rendering the name directly into the target text without modification, while rendition implies partial adaptation to make the name more understandable to the target audience. Recreation, on the other hand, involves a more significant transformation and is usually implied when the original name carries specific cultural or semantic connotations that need to be reinterpreted.

These approaches can be supported by the classification of translation techniques proposed by Lucia Molina and Amparo Hurtado Albir (2002), who distinguish borrowing, calque, and adaptation. Borrowing is a process of transferring a name from the source language to the target language. However, scholars distinguish two types of borrowing: pure and naturalized. Pure borrowing is preserving the original form of the unit without any changes in spelling or pronunciation. Naturalized borrowing, on the other hand, involves partial adaptation of the borrowed unit to the phonetic,

orthographic, or grammatical norms of the target language. In this case, the original form is modified in order to integrate it more naturally into the linguistic system of the target language. Calque is literal translation of a foreign word into another language. And adaptation is a shift in cultural environment to express the same message using different situation. Although the approach of Molina and Albir was developed earlier, it remains highly influential and continues to be applied in modern translation studies.

In conclusion, the classification and categorisation of geographical names and other proper names demonstrate their complex linguistic and cultural nature. These units function not only as markers of geographical reference but also as carriers of historical and cultural meaning. The theoretical approaches discussed above provide a foundation for analysing the translation of geographical names and other proper names in Monisha Rajesh's narrative.

2.3 Ways of rendering proper and geographical names in Ukrainian translation

Translation of proper names becomes particularly significant in travel literature, where they function not only as references but also as markers of cultural experience. In such texts, toponyms, anthroponyms, ethnonyms and names of organizations contribute to creating authenticity and shaping the reader's perception of the represented location. Therefore, preserving or modifying proper names becomes an important translation choice (Kuleli, 2020).

As we have mentioned above, translation of proper names, including geographical names, requires the application of various translation techniques depending on their linguistic and cultural characteristics. The narrative's translation that we are going to examine, includes different types of proper names, such as toponyms, anthroponyms, names of organizations, and ethnonyms. Therefore, this requires a more comprehensive analysis of the translation techniques implied while rendering proper names into the Ukrainian language.

First of all, it should be noted that toponyms constitute the largest group of proper names in the given extract. This is due to the nature of the source text, which is a travel narrative, thus is full of geographical references. Consequently, among the translation techniques applied, the most frequent ones are borrowing and the use of established equivalents. This tendency corresponds to the theoretical framework proposed by Peter Newmark (1988), who emphasizes that proper names often retain their original form in translation in order to preserve their cultural identity.

Mostly, naturalized borrowing has been used to render geographical names that do not have a fixed equivalent in the target language. For instance, toponyms such as *Strasbourg* – *Страсбург*, *Karlsruhe* – *Карлсруе*, and *Sighișoara* – *Сізішоара* have been translated through phonetic adaptation. This technique allowed us to preserve the original sound form of the name while adapting it to the phonological system of the target language. Similarly, we have applied naturalized borrowing while translating anthroponyms, such as *Agatha Christie* – *Агата Крісті* and *Greta Thunberg* – *Грета Тунберг*, ensuring recognisability and authenticity.

Another frequently used technique is the use of established equivalents, which is typical for well-known geographical names. Examples include *Paris* – *Париж*, *Vienna* – *Відень*. It has been used in order to facilitate comprehension of the target audience.

The technique of established equivalents has been implied in translation of historically marked toponyms as well.

Launched in 1883 by a Belgian businessman, the fabulously named Georges Nagelmackers, it was a regular passenger service and for the first six years the journey between Paris and Constantinople (now Istanbul) was undertaken using a sequence of trains and ferries and several sets of rolling stock (or carriages) (Rajesh, 2024). – Запущений у 1883 році бельгійським бізнесменом із легендарним ім'ям Жорж Нагельмакерс, це був звичайний пасажирський поїзд, і протягом перших шести років подорож між Парижем і Константинополем (нині Стамбул) здійснювалася за допомогою ряду поїздів і поромів та декількох комплектів рухомого складу (або вагонів). Here, it was necessary to preserve the temporal layer of the narrative.

Thus this choice of translation was particularly important in this case, as preserving the historical aspects of the name is crucial for understanding the context.

The same technique has been used in the translation of ethnonyms, as they represent conventionalised forms in the target language. For example, *Romanian* – *румунський*, *Swedish* – *шведський*, and *German* – *німецький*.

The technique of calque has been used less frequently and has been mostly employed in situations where the meaning of the proper name is transparent and can be translated literally.

For example:

*That afternoon I'd arrived by Eurostar into Gare du Nord and, in the bright winter sun, walked the hour-long route towards the **Left Bank**, past pollarded plane trees, their flaking bark patched like camouflage (Rajesh, 2024).* – Того дня я прибула на поїзді «Eurostar» до Північного вокзалу Парижу і пройшла годину пішки до **Лівого берега** під яскравим зимовим сонцем, повз підстрижені платани, кора яких луцилась, наче камуфляж.

In these example we may observe how the technique allowed us to retain both the semantic structure and the informational content of the original name.

Another technique is pure borrowing. This approach has been used for names of organizations and brands.

*Private companies like the Belgian-Dutch collective **European Sleeper** and the French start-up **Midnight Trains** were popping up with ambitious plans to launch new sleeper services across Europe, and existing operators like Sweden's **Snälltåget** wanted to extend routes, encouraged by campaign groups such as '**Back on Track**' and '**Oui au train de Nuit!**' (Rajesh, 2024).* – Приватні компанії, такі як бельгійсько-нідерландський проєкт «**European Sleeper**» і французький стартап «**Midnight Trains**», розробляли амбітні плани запуску нових нічних поїздів по всій Європі, а існуючі оператори, такі як шведська «**Snälltåget**», хотіли розширити маршрути, заохочені кампаніями таких груп, як «**Back on Track**» і «**Oui au train de Nuit!**».

It is important to emphasise that the use of pure borrowing in these examples is caused by the specific nature of the proper names involved. We may notice that such names as *European Sleeper*, *Midnight Trains*, and *Snälltåget* do not function as internationally recognised. Therefore, translating them through calque could result in a loss of precision or even lead to misinterpretation. Moreover, some of these names contain linguistic and cultural elements that cannot be fully transferred into the target language without deformation. For this reason, pure borrowing was the best translation choice to preserve authenticity, recognisability, and communicative function of the proper names.

However, not all names of organisations are rendered through pure borrowing, and in some cases we deliberately have chosen alternative techniques in order to ensure clarity in the target language.

*I went online to torture myself with images of **Nightjet's** brand new fleet of carriages, which was due to launch in the autumn – not a moment too soon (Rajesh, 2024).* – Я зайшла в Інтернет, щоб помучити себе зображеннями нового парку вагонів **нічного експресу**, який мав бути запущений восени, і ні на день раніше.

In this case, instead of preserving the original form, we have applied calque and adaptation, focusing on the semantic content of the name rather than its formal structure. The original name is interpreted and transformed into a more natural and contextually appropriate expression in Ukrainian. This allowed us to clearly convey the function of the name and to ensure immediate comprehension for the reader.

With the name *Dacia* we have also struggled to convey it properly into Ukrainian.

*The **Dacia** (dats-ya) was a long-distance service that offered a variety of accommodation ranging from private sleeper compartments to couchettes and then regular seating, the last of which was not advisable for a nineteen-hour ride, especially when a couchette cost just £10 more (Rajesh, 2024).* – «**Дація**» був поїздом далекого прямування, який пропонував різні варіанти розміщення: від приватних спальних купе до купе з розкладними ліжками і звичайних сидячих місць, останні з яких не рекомендувалися для 19-годинної поїздки, особливо коли купе з розкладним ліжком коштувало лише на 10 фунтів більше.

In this case, the use of pure borrowing could create pronunciation difficulties for target audience. Therefore, naturalized borrowing has allowed us to preserve the recognisability and authenticity of the original name while integrating it more naturally into the target linguistic system. Although, it should be mentioned that an alternative variant “Дачія” has also been considered. However, since the author indicated pronunciation in the source text (*dats-ya*), we have chosen to reproduce the consonant cluster *ts* through the Ukrainian sound *ц*, according to the norms of Ukrainian transmission of foreign names (Кабінет Міністрів України, 2010).

Another important aspect of our work concerns the distinction between endonyms and exonyms translation, as well as the translation techniques associated with each category. Endonyms refer to place names used in their original linguistic and cultural context, whereas exonyms are their adapted forms used in another language (Perko, Jordan, Комас, 2017). Additionally, we have also included ethnonyms into these subcategories.

We may observe that exonyms significantly prevail over endonyms in the translated text. This can be explained, taking into account the main goal of the translation, which is to provide clarity and accessibility for the target audience. Since most geographical names refer to well-known locations, they have been rendered using established equivalents in Ukrainian. For instance, names such as *Austria – Австрія, Hungary – Угорщина, Romania – Румунія*.

At the same time, endonyms have been used more selectively, primarily to preserve local colour and cultural peculiarities.

Drifting through Salzburg Mülln-Altstadt station, we crossed over a second river, snow piled up its banks, the softness of pastel shades colouring the pre-dawn light (Rajesh, 2024). – *Проїжджаючи станцію Зальцбург-Мюльн-Альштадт, ми перетнули другу річку, на берегах якої лежали кучугури снігу, а м'які пастельні відтінки забарвлювали світло перед світанком.*

Moving to the foot of the berth, I raised the blind in time to see that we were crossing the Saalach river, over the border into Austria (Rajesh, 2024). – *Перейшовши до ніг ліжка, я підняла штору вчасно, щоб побачити, як ми перетинаємо річку Заалах, перетинаючи кордон з Австрією.*

In these cases, we have applied naturalized borrowing, as this technique allowed us to retain the phonetic and cultural peculiarities of the original names while integrating them into the target language.

It is also important to note that some proper names occupy a central position between endonyms and exonyms. For example, names such as *Blaj – Блаж, Curtici – Куртічі* have been rendered through naturalized borrowing. Although the forms of the words originate from endonyms, their translated versions function as exonyms in the target text.

In conclusion, the analysis of the translation of proper names in the selected narrative demonstrates complexity of this process. The results show us that the choice of translation techniques is determined by a combination of linguistic, cultural, and pragmatic factors, rather than by a single strategy.

The study has shown that translation techniques have been often combined, reflecting the need to balance between preserving the original form and adapting the name to the target language.

Overall, the results of the analysis confirm that the translation of proper names cannot be reduced to a purely technical operation. Instead, it should be viewed as an interpretative process. Therefore, it required us to take into account the semantic, cultural, and communicative functions of each unit. This complexity highlights the importance of a flexible and context-dependent approach, which ultimately ensures the adequacy and effectiveness of the translation.

CONCLUSIONS

In this research paper, we have analysed the translation of proper names, particularly geographical names, in Monisha Rajesh's travel narrative *Moonlight Express: Around the World by Night Train*, as well as performed the translation of the selected extract into Ukrainian.

First of all, we have defined the concept of proper names and considered their classification. It has been established that proper names include several categories, such as toponyms, anthroponyms, ethnonyms, and names of organisations. The analysis has shown that toponyms (69%) constitute the largest group in the examined text of all proper names, while other categories, such as anthroponyms (6%), organisation names (18%), and ethnonyms (7%), are less frequent (See Appendix A). This is due to the genre of the source text, which is travel narrative, therefore is rich in geographical references.

Furthermore, we have analysed the main translation techniques used in rendering proper names. The results demonstrate that the most frequently applied techniques are naturalized borrowing (40%) and established equivalents (36%). Less frequent techniques include calque (15%) and pure borrowing (9%) (See Appendix B). This indicates that while translating proper names it is better to prioritise recognisability and clarity, while other techniques are used depending on the specific linguistic and cultural context.

The analysis has also shown that naturalized borrowing is mainly used for proper names that do not have fixed equivalents in the target language, while established equivalents are applied to well-known geographical names. Calque is employed in cases where the semantic structure of the name is transparent, whereas pure borrowing is typical for names of organisations and brands.

Additionally, we have examined the distinction between endonyms and exonyms. The findings demonstrate that exonyms prevail in the translated text (See Appendix C), which can be explained by the need to ensure clarity for the target audience. At the same time, endonyms are used selectively to preserve cultural authenticity.

Overall, the analysis confirms that the translation of proper names is a complex and context-dependent process that requires the combination of different translation techniques. The choices of translation techniques applied were influenced by linguistic norms, cultural specificity, and communicative goals of the text.

In conclusion, the results of the study demonstrate that effective translation of proper names requires a balanced approach between preserving the original form and adapting it to the target language.

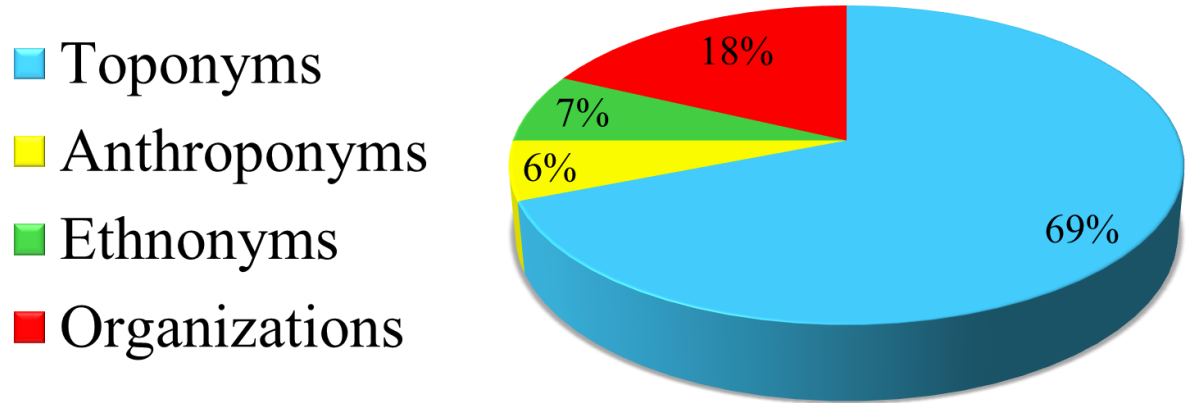
Prospects for further research may include a more detailed analysis of translation strategies applied to other categories of proper names, as well as the comparison of different translations of the same text.

LIST OF REFERENCES

1. Aixelá, J. F. (1996). Culture-specific items in translation. In R. Álvarez & M. C. África Vidal (Eds.), *Translation, power, subversion* (pp. 52–78). Multilingual Matters.
2. Alikhan, S. (2022, July 6). *The joys of train travel: An interview with Monisha Rajesh*. Talking About Books. <https://talking-about-books.com/2022/07/06/the-joys-of-train-travel-an-interview-with-monisha-rajesh/>
3. Baker, M. (2018). *In Other Words: A Coursebook on Translation*. Routledge.
4. Borysenko, N. (2024). Culture-specific items in the source and target literary texts: Classification of translation strategies. *Journal of Language and Cultural Studies*.
5. Cacciafoco, F., & Cavallaro, F. (2023). *Place names: Approaches and perspectives in toponymy and toponomastics*. Cambridge University Press & Assessment.
6. Gnanamuttu, A. (2026). From tracks to traditions: A critical study of Monisha Rajesh's travel memoir *Around the world in 80 trains*. *International Journal of Novel Research and Development*, 11(2).
https://www.researchgate.net/publication/401493814_FROM_TRACKS_TO_TRADITIONS_A_CRITICAL_STUDY_OF_MONISHA_RAJESH'S_TRAVEL_MEMOIR_AROUND_THE_WORLD_IN_80_TRAINS
7. House, C. (2017). Lovers, lunatics and 80,000 meatballs: Adventures on sleeper trains. *The Times*. <https://www.thetimes.com/culture/books/article/moonlight-express-around-world-night-train-monisha-rajesh-review-0n5vcfw3>
8. Hough, C. (Ed.). (2016). *The Oxford handbook of names and naming*. Oxford University Press.
9. Khayitova, F. (2020). Principles of toponyms (place names) classifications. *International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding*, 7(6), 73–79.
https://www.researchgate.net/publication/342647396_Principles_of_Toponyms_Place_Names_Classifications
10. Kuleli, M. (2020). Culture specific items in literary texts and their translation. *RumeliDE Journal of Language and Literature Studies*, 21, 588–603.
11. Longchar, T. (2023). Contemporary travel literature: A postcolonial reading of flâneur in Monisha Rajesh's *Around India in 80 trains*. *Journal of Literature and Culture Studies*, 1(1), 1–5. <https://shodhgyan.org/shodhgyan-nu/article/view/4/1>
12. Molina, L., & Hurtado Albir, A. (2002). Translation techniques revisited: A dynamic and functionalist approach. *Meta: Translators' Journal*, 47(4), 498–512.
<https://doi.org/10.7202/008033ar>
13. Newmark, P. (1988). *A textbook of translation*. Prentice Hall.
14. Nord, C. (2018). *Translating as a purposeful activity: Functionalist approaches explained*. Routledge.
15. Nyangeri, N. A., & Wangari, R. (2019). Proper names in translation: Should they be translated or not? *Eastern African Literary and Cultural Studies*, 5(3–4), 347–365.
<https://doi.org/10.1080/23277408.2019.1680914>
16. Perko, D., Jordan, P., & Komac, B. (2017). Exonyms and other geographical names. *Acta Geographica Slovenica*, 57(1), 99–107. <https://doi.org/10.3986/AGS.4891>
17. Rajesh, M. (2024). *Moonlight express: Around the world by night train*. Bloomsbury Publishing.
18. Reszegi, K. (2020). Toponyms and spatial representations. *Onomastica*, 64, 23–39.
<https://doi.org/10.17651/ONOMAST.64.4>
19. Suriadi, M. A., & Ihsani, N. N. (2019). Translation strategy of proper name. *Insaniyat: Journal of Islam and Humanities*, 3(2), 151–164.
<https://doi.org/10.15408/insaniyat.v3i2.8668>

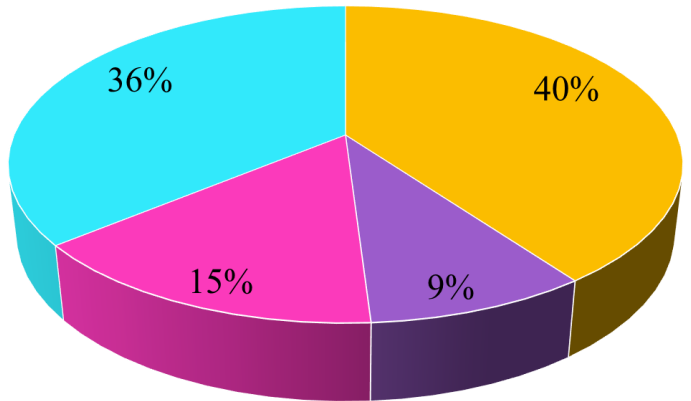
20. Tent, J., & Blair, D. (2019). A clash of names: The terminological morass of a toponym class. *Names*, 67(2), 65–77. <https://doi.org/10.1080/00277738.2018.1452907>
21. Yevsyukova, T., & Koryagina, E. (2016). The problem of translating proper names in fiction. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 231, 146–151. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.09.087>
22. Кабінет Міністрів України. (2010). *Про впорядкування транслітерації українського алфавіту латиницею*. Офіційний вебпортал парламенту України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-2010-%D0%BF#Text>

APPENDIX A
TYPES OF PROPER NAMES



APPENDIX B
TRANSLATION TECHNIQUES

- Naturalized borrowing
- Pure borrowing
- Calque
- Established equivalent



APPENDIX C

TOPONYMS AND ETHNONYMS: SUBCATEGORIES

