



Dieter E. Zimmer

Die S-Bahn und ich*

*Von Kind an begleitete der Autor die wieder ins Gespräch gekommene
«Stadtbahn» auf einer Wegstrecke durch die Berliner Geschichte*

Als kleiner Junge hatte ich den Wunsch, eines Tages herauszufinden, wie so die S-Bahn eigentlich S-Bahn heißt. Mit Eßbarem schien sie, trotz der Bockwurstbuden auf den Bahnsteigen, nichts weiter zu tun zu haben.

Die Erwachsenen waren sich beklagenswert uneinig. Sagte einer, das hieße «Stadtbahn», so fuhr ihm sofort der nächste dazwischen: «Nee, det heißt doch Schnellbahn.» Beidem mißtraute ich. Der Name «Stadtbahn»,

* Anlass für diesen Artikel war die Wiedereröffnung der Westberliner S-Bahn am 9. Januar 1984. Das gesamte Berliner S-Bahn-Netz gehörte der Deutschen Reichsbahn, der Staatsbahn der DDR. Es war im August 1961, beim Bau der Mauer, säuberlich in einen West- und einen Ostteil zerlegt worden, die sich nur am Bahnhof Friedrichstraße berührten. In Westberlin wurde die «östliche» S-Bahn danach weitgehend ignoriert und zeitweise ausdrücklich boykottiert. Die Reichsbahn tat wenig für ihre Instandhaltung und legte immer mehr Westberliner Strecken still; nach einem Streik ihrer Angestellten im Jahr 1980 wurde der Betrieb ganz eingestellt. Zähe Verhandlungen zwischen der Reichsbahn und Westberlin führten im Dezember 1983 zu einem Abkommen, demzufolge einige Westberliner Strecken in der Regie der «westlichen» BVG betrieben werden sollten. So kam es kurz darauf zu ihrer Wiederbelebung, zunächst nur auf den Strecken Charlottenburg-Friedrichstraße und Anhalter Bahnhof-Lichtenrade; eine Wiedereröffnung der Wanneseebahn war geplant.

so merkte ich bald, gehörte mit Fug und Recht nur einem einzigen S-Bahn-Abschnitt, dort, wo sie sich auf einem Viadukt aus gemauerten Bögen – ziemlich lahm, schien mir – vom Ostkreuz nach Westkreuz durch die Hinterhöfe von Berlin-Mitte schwang. («Unvorsichtig nähern sich die Brandmauern dem Gleiskörper, daß der Fahrgast fürchten muß, sogleich schaffe es ihn in Wohnungen Räume Säle, durch Badezimmer Aborte Kammern ...», schrieb Günter Kunert über diese Strecke.) »

Und «Schnellbahn»? Lieb war mir die S-Bahn wohl. Schnell kam sie mir nie vor, wie sie da von Bahnhof zu Bahnhof schlenkerte und der Fahrer seinen «Totmannknopf» immer schon auf halbem Weg losließ und damit jede Hoffnung auf weitere elektrische Beschleunigung zuverlässig zuschanden machte. Nun rollte sie nur noch kraftlos aus in den nächsten Bahnhof. Den allerdings erreichte sie immer, und zwar zentimetergenau, obwohl ich sehr hoffte, einmal würde der Schwung nicht ausreichen, und das ganz und gar Ungewöhnliche würde Ereignis – sie bliebe ratlos auf freier Strecke stehen.

Der Totmannknopf war ein anderes Rätsel. So hieß das Ding, dessen Beherrscher in meiner Vorstellung der König der Welt war. Hieß er so, weil ein Herr Totmann ihn erfunden hatte? Welch unpassender Name dann für den genialsten aller Konstrukteure. Oder tatsächlich, wie jemand mir erklärte, weil er den Zug zum Halt bringt, wenn der Triebwagenführer tot umfällt und ihn losläßt? Aber wie konnte jemand am Ziel aller Wünsche angekommen sein, dem Führerstand einer S-Bahn, und dann tot umfallen? Also ich wäre dort nicht tot umgefallen.

Denn sie war mir lieb, die S-Bahn, ich muß sogar gestehen, daß mir während meiner ganzen Kindheit unter allen Dingen der Welt nichts so lieb war wie sie.

Die Gründe solcher Anhänglichkeit durchschaue ich nicht. Immerhin muß es anderen ähnlich ergehen, siehe die zähe und kostspielige Liebe, mit der San Franzisko gerade seine Berg-und-Tal-Bahn erneuert. Vielleicht nehmen die Verkehrsfahrzeuge in der Einbildungskraft von Großstadtjungen heule die Stelle ein, die ehemals von Reit- und anderen Haustieren ausgefüllt wurde. Die S-Bahn, meine Pferdekoppel. Bei mir kam etwas hinzu, das meinen Erinnerungen an die S-Bahn bis heute eine gewisse emotionale Schärfe verleiht und nie verjähren kann. In dem Alter, da alle Jungen die Freude der Lokomotion entdecken, die sich mir in Ermangelung von Automobilen erstmals in Form von S-Bahn-Fahrten erschloß, erlebte ich, wie dies mir so teure Gefährt starb, auferstand, langsam wieder starb. Die S-Bahn wurde mir zum Indikator dafür; was ich von der Zukunft überhaupt zu erwarten hätte. Der Silberschimmer auf befahrenen Eisenbahngleisen sagt mir bis heute: Es wird gehen, es wird wieder gehen. Sind sie gar so blättrig plattgefahren wie die der Berliner S-Bahn, so heißt das in meiner privaten Symbolwelt: Das läuft ja alles gut. Straßen und Schienen, die weitergehen und doch nicht weiterführen, weil niemand sie begehen oder befahren darf, und die langsam zuwachsen, waren für mich immer

ein besonderes bedrückendes Symbol – oder Symptom? – für die Grenzen der Vernunft.

Mein Reitpferd, die S-Bahn, hatte nichts Wildes und Rassiges und Rasanten. Sie schien mir behäbig, irgendwie tantenhaft, jedenfalls die breiten Züge auf «meinen» Strecken, die noch so relativ unverhohlen den eigentlichen Charakter aller Nutzfahrzeuge offenbarten: Kästen auf Rädern zu sein. Unten ein schmutzig stumpfes Rot, oben ein schmutzig stumpfes Ockergelb. Die gerade kantige Stirnwand, das «Gesicht»: leicht dummlich mit der «Nase» seiner beiden kleinen Lampen in der Mitte, die dem Zug einen keiner erkennbaren Erhellung dienenden Schein vorauswarfen (und die die Reichsbahn später durch zwei mir der S-Bahn tief wesensfremd erscheinende chrombewimperte Augen ersetzte). Oben über den Ecken die beiden hervorstehenden roten Ohren der Rücklichter, in der Mitte ein Schopf aus mehreren Metallhaaren unbekanntem Zwecks. Hinter dem Fahrerkauff das heilige «Dienstabteil», dessen Betreten nur Inhabern besonderer Ausweise gestattet war, obwohl ich irgendeine Art von «Dienst» dort nie verrichtet sah. Die «selbsttätig» schließenden Druckluftschiebetüren mit ihren abgewetzten, mit einem Anflug von Gestaltungswillen geschwungenen Messinggriffen. Das geheimnisvolle O & K in den Riffelungen der Metallschwellen (es war das Firmensignet der Waggonfabrik Orenstein & Koppel und wirkte in der amerikanischen Besatzungszeit geradezu prophetisch). Die Bänke aus schmalen blonden Holzleisten (Buche?). Die flachkonvexen matten Milchglasscheiben der trüben Deckenlampen, die erloschen, wenn der Wagen beim Rumpeln über ein paar Weichen keinen Kontakt zur Stromschiene hatte, und den Job der Beleuchtung an zwei Miniaturversionen abtraten. Die Schilder: war es «Kohlenklau geht um»? Nein, das hing auf den Bahnhöfen. Oder «Räder müssen rollen für den Sieg»? Nein, das war eine überall auf dem Bahngelände, aber nicht in den Wagen angepinselte staatliche Wandschmiererei. Oder «Feind hört mit»? Irgendwo stand das auch, und als Zehnjähriger fand ich, der Feind müßte sehr beschäftigt sein und für Feindseligkeiten gar keine Zeit mehr haben, wenn er all dieses lakonische Geschwätz in den Zügen mithören wollte. Gewiß hingen da faszinierende Plakate, die vor Geschlechts(?) - Krankheiten warnten mit der ewiggültigen Menschheitsfrage: «Kennt ihr euch überhaupt?» Und ganz gewiß stand da, sogar in Rot: «Feuerlöscher unter dem Sitz». Leider habe ich nie erlebt, daß jemand dieses Versprechen auf seinen Wahrheitsgehalt prüfte. Selber nachzusehen, hätte ich nie gewagt. S-Bahn war Staat, und mit dem war nicht zu spaßen.

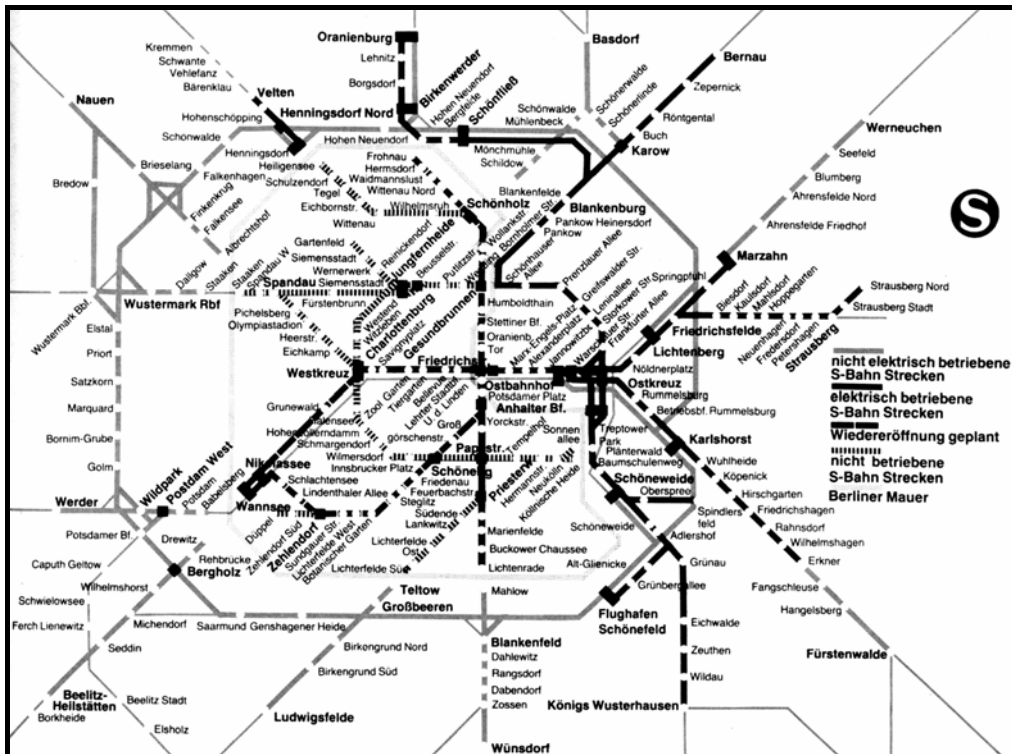
Es gab auch schon andere Züge, auf der Strecke durch den nicht fernen Volkspark zum Ausbuddeln von Kiefernstubben, genannt Grunewald, dort, wo es von einem Bahnhof zum anderen sensationelle zehn Minuten dauerte und nicht die üblichen drei. Ebenfalls rot-gelb, waren jene Züge entschieden gerundeter, schnittiger, geschickter in der Verschleierung ihrer Kastenform, hatten eine leicht fliehende Stirn sowie zwei zukunftsweisende Scheinwerfer-Augen – die «Olympia-Züge». Von der Markscheide des damaligen Augenblicks aus gesehen, sagen wir 1940, ahnte diese

Baureihe 125 das Design der fünfziger Jahre ebenso sicher voraus, wie «meine» S-Bahn, die «richtige» S-Bahn, die alte Baureihe 165, zurückverwies in die Epoche, da ihr Zugpark zusammengenietet worden war, in die späten zwanziger Jahre. Die lagen zwar erst kurz zurück; aber da es die Zeit vor meiner Geburt war, hätte es ebensogut das klassische Altertum sein können. Mit der nämlichen Rücksichtslosigkeit werden später Geborene die Zeit, von der hier die Rede ist, für graue Prähistorie halten.

Tantenhaft und fabelhaft zuverlässig. Da wußtest du: Um 3 Uhr 17 soll der Zug fahren. Es war 3 Uhr 13, du blicktest die Strecke entlang zurück bis zum nächsten Bahnhof in der Ferne. Alles leer, kein Zug. Immerhin, neben dem Gleis das Signal erwartungsvoll und permissiv hochgeklappt. Dabei zeigte die halbminutenweise vorrückende Bahnhofsuhr nun schon 3 Uhr 14. Wenn der Zug nicht gleich auftauchte ... Aber da stand seine Silhouette schon, fuhr er offenbar schon wieder, wuchs schnell an und hielt pünktlich und lang ausseufzend an der Bahnsteigkante.

Eine meiner frühesten Erinnerungen hängt mit der S-Bahn zusammen. Es muß 1937 oder 38 gewesen sein. Da war ich drei oder vier. Die fahlgelbe «Elektrische», zweifellos die «74» von Lichterfelde vorbei am Dönhoffplatz zu ihrer unabänderlichen Bestimmung «Weißensee Rennbahnstraße», die «74» also mit ihren zwei flotten schwarzen Hörnern an der Stirnwand, die ihr einen Anflug von Distinktion verliehen, quietschte über eine Weite namens «Potsdamer Platz», und dem war etwas Furchtbares zugestoßen: Das Straßenpflaster fehlte, Bohlen lagen über einem dunklen Schacht. Es muß sich um die Bauarbeiten am Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn gehandelt haben, an der Strecke vom Stettiner bis zum Anhalter Bahnhof, sozusagen eine ABM des Dritten und Letzten Reiches. Bald sollte ich erleben, wie Berlin ganz andere Löcher gerissen wurden, als 1940 die Luftangriffe begannen und ringsumher immer mehr gefährliche, aber hochinteressante Trümmergrundstücke entstanden. Aber jenes S-Bahn-Loch war für mich das erste Mal, daß ich auf die Brüchigkeit der Welt aufmerksam wurde.

Wenige Jahre später fuhr ich dann, immer öfter auch allein, in den immer volleren S-Bahn-Zügen durch jenen Tunnel, der mich begeisterte, wie kein ordinärer U-Bahn-Schacht es je konnte. Von «Feuerbachstraße» (in Frakturschrift) bis «Pankow-Schönhausen» (in Fraktur), «meine» Strecke, die an einem bestimmten Punkt, nach einer kleinen Vorübung in Schöneberg, wo sie unter den Fernbahngleisen hinwegtauchte, dann ernstlich versank, an einem Punkt, den ich im Schlaf hätte bestimmen können, hinunter in dieses grandiose Werk der Tiefbaukunst mit seinen drei geradezu viergleisigen Bahnhöfen, der Inbegriff allen modernen Schicks, einer eher grün («Anhalter»), einer eher rot («Potsdamer»), einer eher gelb («Stettiner»), und die Richtungsschilder wurden dort nicht einfach heruntergeklappt, sie wurden – wie hieß das? – «gezogen», vollautomatisch und leise surrend traten sie aus an der Decke befestigten Kästen hervor, immer schon im voraus wissend, wo es langging.



Das geteilte Netz der Berliner S-Bahn 1984

Diese Richtungsschilder hatten es mir besonders angetan. Sie wiesen hinaus in das Umland, in die weite Welt. Magische Namen: «Wannsee», «Bernau», «Oranienburg» oder so exotische Bestimmungen wie «Erkner» oder gar «Velten». Was waren das? Städte? Dörfer? Laubenkolonien? Unvorstellbar, die meisten nie erreicht. Kiefern? Sand? Blaubeeren? Pilze? Knüppelholz? Kartoffel- und Rübenfelder? Ich wußte nur: Dort wendet die S-Bahn. Den Trick hatte ich bald ermittelt. Sie mußte nicht etwa Wagen für Wagen oder als Ganzes auf einer riesigen Drehscheibe umgedreht werden. Sie machte einfach hinten zu vorn und kam sozusagen rückwärts voraus zurück. Hauptsache, das Zielschild über dem Fahrerstand stimmte. Ich erinnere mich an eines meiner bevorzugten Spiele. Ein Korbstuhl wurde umgedreht. Dann wurden ihm Papierschilder zwischen die Beine gesteckt, all jene wunderbaren Destinationen, «Mahlow», «Grünau», «Birkenwerder». Ich war Zugschaffner und Fahrer in einem. Als Schaffner stand ich neben dem Stuhl und spähte die lange, rot-gelbe Reihe der Wagen entlang. Der Aufsichtsbeamte rief «Zurr-rück-bleibänn» (absurderweise, denn alle Welt verstand es als «Einsteigen, aber Tempo»), ich klopfte mit einem harten Gegenstand metallisch an die eingebildete Scheibe, ein Fauchen von Preßluft lief von vorn nach hinten am Zug entlang und verschloß seine acht mal vier Türen, dann drückte ich als Fahrer den Totmannknopf, der Zug

setzte sich mit immer höher singenden Elektromotoren in Bewegung, indes mir als Schaffner das Privileg vergönnt war, ganz offiziell in den bereits fahrenden Zug springen zu dürfen und gebieterisch an den Waggons entlang zu blicken, ob, ob was ...? Alle mitgekommen waren, auch die Zurrückgebliebenen? Der Mann mit der «Kelle» und der roten Mütze hinterhergestürzt kam und rief: Halt, Irrtum, der Zug soll nach «Spandau-West»?

Später nahm meine S-Bahn-Krankheit bedrohlichere Formen an. Ich war Führer, der Berliner S-Bahn natürlich (das Reich verwaltete ich nebenbei und nur, damit keine noch höhere Instanz meiner S-Bahn die Fahrt schwermachte), und verstieg mich als solcher zu häufigen Fahrplanänderungen und zu vermessenen, wenn auch praktischen Streckenkorrekturen: Jetzt ging es «ohne Umsteigen» von «Oranienburg» durch bis «Potsdam» in meiner weltbewegenden, weichenstellenden Phantasie.

Nach Potsdam nämlich fuhr ich im realen Leben jeden Tag, in verdunkelten S-Bahn-Zügen, zur Schule, während die Welt um mich her in Schutt und Asche sank (auch das Gymnasium in Potsdam war zu meiner Erleichterung dann eines Tages vom Erdboden verschwunden, leider mitsamt der ganzen Stadt). Hin kam ich meist ganz fahrplanmäßig. Auf dem Rückweg gab es immer öfter Fliegeralarm. Die Sirenen heulten markersägend auf und ab, der Zug blieb stehen, alles hastete in irgendeinen nahen Keller, dort hörte man es eine Weile fern, näher, ferner wummern. Mit Glück traf ich dann noch vor dem nächsten Alarm zu Hause ein.

Wie unheimlich war die S-Bahn geworden. Die Menschenmauer, die auf den Zug wartete. Die Bügel, die der S-Bahn zwischen den Wagen gewachsen waren, auf daß sich ihre Benutzer nicht unter die Räder schubsten. Die Selbstmörder auf den Gleisen, die in Teilen davongetragen wurden. Der unweigerlich sich einstellende Schwule, der mir, der ich mit meinen neun Jahren den graufusseligen Berlinerinnen gerade bis zum Busen reichte, im Gedränge aus mir zutiefst unbegreiflichen Gründen an den Hosenstall zu fassen pflegte. Die Horrorberichte von jenen Menschenpulks draußen an den Türen, die abgestreift wurden, wenn zwei solche überfüllten Züge sich kreuzten, und einen nur mit Entsetzen vorstellbaren Tod starben.

Doch eine größere Katastrophe drohte. Eines Tages führe die S-Bahn vielleicht gar nicht mehr, wenigstens nicht für militärisch bedeutungslose Schuljungen wie mich. Ich entsinne mich, wie ich auf irgendeiner halb ausgebombten Dienststelle einen Ausweis beantragte, der mich berechtigen sollte, auch noch im Notstand 1. und 2 und vielleicht sogar 3 (euphemistisch «Verkehrsstufe» genannt) S-Bahn zu fahren, falls das Unausdenkbare geschähe und des Deutschen Reichs letzte Landser, die mit ihren «Volkssturm»-Armbinden so defensiv vorbeihumpelten ... S-Bahn, dachte ich wohl, wird man immer fahren müssen, und wenn alles in Scherben fällt. Mit Befriedigung erinnere ich mich heute, daß man auf dem Amt diesen Bengel, der da unbedingt mit der S-Bahn in den «Zu-

sammenbruch» fahren wollte, ohne das begehrte Dokument ziemlich barsch nach Hause schickte.

Die «Verkehrsstufen» spotteten bald jeglicher Numerierung. Die S-Bahn fuhr nicht mehr. Nichts fuhr mehr. Die Fahrdrähte der «Elektrischen» lagen abgerissen auf dem Damm. Sperrmüllhaufen auf den Straßen sollten «Barrikaden» vorstellen und als solche Panzern Einhalt gebieten. Berlin wohnte im Keller. Viele kleine Bömbchen steckten im Bürgersteig. Für obskure Verfehlungen wurden Männer an Laternen gehängt.

Einige Wochen lang verlor ich die S-Bahn aus den Augen, Wochen, in denen, wie ich ergriffen vernahm, «unser Führer an der Spitze seiner Getreuen vor der Reichskanzlei den Heldentod starb». Die S-Bahn – gab es die noch? Kein Zug erschien mehr in der Ferne. Eines Tages war ein ganzes Gleis total abgeschraubt, unwegsam lagen nur noch die braun verdreckten Holzschwellen da, eine begehrte Beute den brennholzbedürftigen Berlinern. Über die Hälfte der noch fahrfähigen Züge riß aus nach Gdansk, Reval und Moskau, um dort in den Genuß der Bewegung zu kommen, der ihnen im darniederliegenden Berlin verwehrt war.

Aber siehe da, sie regte sich wieder. Zum letzten Mal war am 25. April 1945 irgendwo ein Zug gefahren. Anfang Juli kam schon wieder einer, von Wannsee nach Schöneberg. Ein Zug sollte morgens gehen, einer abends. Dann blieben sie doch wieder aus. Dann fuhren sie wieder. Dann fuhren sie wirklich wieder. Und Abschnitt auf Abschnitt wurde in den nächsten Monaten das ganze Adernetz, das nur noch ein Phantom gewesen war, langsam und stockend und schwankend wieder zum Leben gebracht.

Allerdings, das Schönste fehlte ihm weiterhin, der Nord-Süd-Tunnel. Der war «abgesoffen». Bei Kriegsende hatte die SS die Unterquerung des Landwehrkanals beim Anhalter Bahnhof gesprengt, neunzig Menschen waren im S-Bahn-Tunnel ertrunken. Oft stellte ich mir vor, wie das gewesen sein könnte: zum Beispiel im Bahnhof «Unter den Linden», nur wenige hundert Meter von der Reichskanzlei, vor den Tieffliegern Schutz gesucht zu haben, und dann kommt das Wasser – als anschwellender Bach oder vielleicht doch als Flutmauer? Jetzt jedenfalls stand der Tunnel bis oben hin voll. Ein paarmal versuchte ich hineinzusehen. Es war das, was man «eine trübe Brühe» nennt. Ich meinte, sie röche – sehnsuchtsvoll, hoffnungslos – immerhin noch ein wenig nach S-Bahn. Wie man sie, selbst bei bestem Willen, wieder herausbekäme aus dem Schacht, konnte ich mir nicht vorstellen. Du pumpst irgendwo, aber es fließt doch immer wieder nach durch das Sprengloch? Nach zwei Jahren hatte das Bastelgenie des Menschen das Problem gemeistert. Der kürzlich noch nasse Schacht, denkbar nur noch als Pendelstrecke für S-Boote, war wieder trocken, so trocken, daß er sogar Elektrizität vertrug. Neugierig versuchte ich, aus den nun wieder fahrenden Zügen einen Blick auf die Tunnelwände unter der Spree zu werfen. Sickerte es nicht durch? Und wenn die ganze Konstruktion nun nicht hielt und die Spree im selben Moment hereinbräche?

Es war schön und schaurig, aber trocken kam ich wieder einmal oben, in «Großgörschenstraße» an.

Nun mußte die S-Bahn mit ganz anderen Mißlichkeiten fertigwerden. Abgerissene magere Leute fuhren mit ihr «hamstern», dort, wo sich die Finger ihrer Strecken «ins Jrüne» spreizten, das erst die S-Bahn den Berliner Proleten einst erschlossen hatte. Familien mit möglichst gleichgültiger Mimik, einer demonstrativen Rückfahrkarte, deren zweiten Teil sie nicht in Anspruch zu nehmen gedachten, und ein paar Pappkoffern stiegen weiter hinten im Ostsektor zu und sahen um so unauffälliger drein, je näher der Zug der Grenze kam.

Ich erinnere mich an intersektorielle Fahrten. Im «Westen», zu dem nun auch der Süden oder Norden gehörte, hatte ich mir etwas «Ostgeld» eingetauscht, 1 zu 4, 1 zu 6 – die Wechselstuben befanden sich oft gleich neben den lädierten villenartigen S-Bahnhöfen. Mit dem unverhofften Reichtum im Schuh fuhr ich in den «Osten», kaufte Bücher oder Fotosachen und stand dann vor dem spannenden Problem der doppelten Kontrolle. Würde mich die Doppelstreife auf dem letzten Bahnhof im Osten erwischen? Oder die viel weltläufiger getarnte im Westen (vielleicht auch existierte die nur als furchtsames Gerücht)? Wenn ich mich umsah – die meisten hatten etwas Verbotenes bei sich, oder sie selber, ihre Anwesenheiten an dieser noch unsichtbaren Grenze waren verboten. Die S-Bahn, denke ich, beförderte damals vorwiegend Unerlaubtes über die Grenze, und das tat sie wacker, «Über alle Sektorengrenzen hinweg rollt Deine S-Bahn», sehe ich ein Schild über einem Bahnsteig prangen, fotografiert 1949, beim 25jährigen S-Bahn-Jubiläum.

Zauberei auf der Ringbahn: In der letzten Station (West) haben die meisten im Wagen noch Westzeitungen gelesen; auf der nächsten Station (Ost) sind die spurlos verschwunden; dafür tauchen aus dem Nichts Ostzeitungen auf.

Dann immer die Gewissensfrage: Sollte man (nun gerade!) heim Warten auf den Zug die *Wahrheit* lesen, das Käseblättchen der SEW, das wegen der Zuständigkeit der Reichsbahn auf den West-Bahnhöfen ausing, oder sollte man die Wahrheit wie jeder anständige Mensch ignorieren? Denn nach 1950 gewann die S. Bahn, was Uwe Johnson «ein unbestimmtes ostdeutsches Aussehen» nannte und was ihr die Antipathie und schließlich den Boykott der Westberliner eintrug: der kommunistische Schüttelexpreß. 20 Pfennig kostete die Fahrkarte wie eh und je zwar nur, aber «der Berliner» wußte es nach 1961 ganz genau: «Wer S-Bahn fährt, bezahlt Ulbrichts Stacheldraht.» Es war ein Irrtum, in Wirklichkeit zahlte «Ulbricht» für die defizitäre S-Bahn (West), aber nun verödete sie rasch, ihre lange Agonie begann.

Als das S-Bahn-Netz nach dem Mauerbau säuberlich auseinanderoperiert wurde, mit verkehrs- wie polizeitechnisch aufwendigen Errungenschaften wie einer «westlichen» Tunnelstrecke mitten durch den «Osten» beziehungsweise unter ihm hinweg, wohnte ich schon nicht mehr in Ber-

lin. Bei jedem Besuch aber studierte ich die S-Bahn-Karte. Traurig. Die «Zonengrenze» hatte die Radialen überall zerschnitten und die S-Bahn (Ost) zu umständlichen Umfahrungsstrecken um West-Berlin herum genötigt. Der Ring, auf dem ich als Kind zum Spaß ganz herumgefahren war, eine Reise von anderthalb Stunden, 37 Kilometer, war kein Ring mehr. Auf der Karte kaum zu erkennen, klaffte unten rechts, zwischen «Sonnentallee» und «Treptower Park», eine Lücke und eine andere oben in der Mitte, zwischen «Gesundbrunnen» und «Schönhauser Allee». Diese kam mir besonders traurig vor. Der ehemalige Ring bog sich hier von Osten kommend nunmehr traditionswidrig nach Norden und setzte sich als Strecke nach «Bernau» fort, die er doch «eigentlich» nur zu kreuzen hatte. «Eigentlich» hätte diese Nordstrecke direkt nach Süden (und nunmehr «Westen») führen müssen, nach Lichterfelde und an die Gestade von «Wannsee».

Wannsee. Die «Wannsee-Konferenz», bei der die «Endlösung» beschlossen worden war. «Pack die Badehose ein.» Unterbrochene Schienen und Straßen und Wasserläufe. Wannsee, Wahnsinn. Jener Streckenschlenker im nördlichen «Osten» aber, der nach oben gebogene Ring, bedeutet mir «deutlicher als mancher Leitartikel», wie man so sagt, daß diese wahnsinnige Berliner Zerlegung kein Provisorium sein soll.

Hans Joachim Schädlich hat 1974 den Bahnhof «Friedrichstraße» als Monstrum beschrieben. Es muß eines der merkwürdigsten aller Gebäude sein, zwar ein Knotenpunkt des Verkehrs, S-Bahn, U-Bahn, Fernbahn, aber ein Knotenpunkt zwischen zwei Welten. Er ist ein Durchgangsbahnhof, in den Züge von einer Seite aus einfahren, die ihn nach der anderen Seite um gar keinen Preis verlassen dürfen, und es auch längst nicht mehr könnten, weil ihnen die Gleise unter den Rädern wegmontiert sind, aber die Trasse immerhin ist noch da. Eine große Sortier- und Filtrieranlage für Menschenströme: von Ost nach Ost durchlässig und viel frequentiert, von West nach West durchlässig und kaum begangen, von West nach Ost stark gebremst und aufgespalten in drei Unterströme, «Bürger der BRD», «Bürger Berlin (West)» und «Bürger anderer Staaten», von Ost nach West durchlässig nur für Rückkehrer, Rentner und Sonderfälle. Und das Ganze doch nur ein Haus, mit Hallen, Treppen, Bahnsteigen, Gängen, verschiedenen Wegen für verschiedene Klassen von Menschen – Bürgern, Polizisten, Zöllnern, Eisenbahnern, und geheimen Wegen für Stasi und Spione. Kachelkorridore, in denen die DDR ihren regen «Intershop»-Schwarzhandel treibt. Obendrauf die S-Bahn. Zwei Bahnsteige nebeneinander, einer in den Sozialismus, einer in den Kapitalismus, zwischen ihnen eine Sichtblende, damit sich die beiden Lager der S-Bahn-Fahrgäste nicht etwa zu Gesicht bekommen, und darüber auf einem Laufsteg die knarrenden Lederstiefel der bewaffneten Doppelstreife.

Richtung Westen setzt sich die S-Bahn im Bahnhof «Friedrichstraße» schwunglos in Gang. Über ihre Mauerbögen hinweg spielt sie immer noch Stadtbahn und vollbringt dabei ein Wunder: Sie überwindet die Unüberwindliche, «die Mauer». «Da schwebte ich leicht überm Drahtverhau / Und

über die Bluthunde hin / Das ging mir so seltsam durchs Gemüt / Und bitter auch durch den Sinn», dichtete Wolf Biermann, als er noch «drüben» wohnhaft war. Jedesmal wieder geht «es» auch mir durch den Sinn zwischen «Friedrichstraße» und «Lehrter Stadtbahnhof» (noch so einem Geisterbahnhof), und es fühlt sich bitter an.

Etwas so Sachliches wie ein Nahverkehrsmittel ist sie für mich nicht. Auch nicht nur das - .anachronistische - Lebensadernetz einer großen grauen Industrie- und Wohnlandschaft. Auch nicht nur ein rollendes Denkmal, eine Bahn mit viel Geschichte, durch viel Geschichte. Für mich ist sie ein Teil der Natur. Daß sie quietscht, rostet, verfällt, verwittert, zuwuchert und dennoch irgendwie fährt, kommt mir nur richtig vor. Und wenn vielleicht eines Tages schmucke (frech BVG-gelbe?) Leichtmetallwagen geräuschlos nach «Wannsee» schweben sollten - meine «natürliche» S-Bahn gibt es dann nicht mehr, und mich selber auch nicht, und das finde ich schon im voraus nicht in Ordnung.

PS: Was «S-Bahn» heißen soll, ist ungeklärt. Vielleicht geht der Name auf einen Stationsvorsteher in «Halensee» zurück, der in den zwanziger Jahren Plakate - weiße Schrift auf grünem Grund - für seine «SS-Bahn» malte. Das sollte «Stadt-Schnell-Bahn» heißen.