

In de trein

Berlijnse lotgevallen (3)

Columns - 13 januari 2010 - Auteur: Annemieke Hendriks

Soms zijn Duitsers en Nederlanders opvallend gelijkgestemd: paniek om een beetje winterweer. Berlijners kunnen meevoelen met de ellende van Nederlandse treinreizigers; winstbejag heeft de S-Bahn genekt, daar was geen sneeuw voor nodig.

Eindelijk winter! Zelden is de stemming in Nederlandse en Duitse media zo gelijk: paniek! Behalve in Voorpommeren dan, 'want daar zijn ze bar weer gewend'. Je zou bijna vergeten dat winters met vorst en sneeuw 'vroeger' in beide landen normaal waren. De Nederlandse krant die ik in Berlijn online lees, kopte de afgelopen dagen onder meer: *Sneeuw kan leven ernstig verstoren* en *Steeds meer doden Duitsland door vorst*.

Wat nu, is bij ons 'die Hölle los?' Er blijken hier in Duitsland deze winter tien daklozen doodgevroren - erg genoeg, maar toch geen reden tot paniek.

Strooizout

Daarentegen kan het door sneeuw zo verstoorde leven van de Nederlander, las ik verder, met Duits strooizout weer in evenwicht worden gebracht. Ik dacht direct: Dat wordt niks. Want mijn Berlijnse krant had juist gemeld dat het strooizout hier opraakt. En ik dacht erbij: Na de Wende zijn de Oost-Duitse kalimijnen wel iets te haastig platgelegd.

En ja hoor, in de update meldde *Het Parool* prompt dat de beloofde 'bijzondere deal' van Duits zout voor Amsterdam toch niet doorgaat. Paniek! Terwijl het probleem best op te lossen is. In Etten-Leur bestrooit men de wegen met badzout, vernam ik. Kijk, dat is nu Nederlandse creativiteit. Geen Duitse gemeente zou 'lichtgroen, paars en geel geparfumeerd strooizout' (Parool) op haar straten strooien. Dat zou esthetisch gezien een zootje worden, en bovendien meent de Duitser dat badzout heel gezond is en dat je er in deze tijden niet lang genoeg in kan liggen - maar *bitte* niet op straat.

Treinellende

Wie 'winterweer' zegt, zegt 'treinellende'. In Nederland waren de eerste sneeuwvlokken weer goed voor de ontregeling van het spoorverkeer. Hier in Berlijn was dat al compleet ontregeld, dus die sneeuw kon er nog wel bij. De S-

Bahn, de stad-trein die ooit 'Stadt-Schnell-Zug' heette, maar 'SS-Bahn' bekte niet lekker, lijdt onder achterstallig onderhoud - zeg 'wanbeleid', zeg 'winstmaximalisering'. Geen Berlijner zou het woord 'snel-trein' nog in de mond nemen. Bijna dagelijks voert mijn krant een strafexercitie uit door alle lijnen op te sommen waarop men met flinke vertragingen moet rekenen.

Ach, de S-Bahn in haar zoveelste crisis - dat maakt weemoedig. Toen ik begin jaren tachtig in West-Berlijn woonde, bracht het vaalgeel-ossenbloedrode treintje mij naar allerlei spannende uithoeken van de stad. Die bleek helemaal geen stad te zijn, maar een verzameling buurten en bossen, dorpen en meren zonder duidelijk centrum. Meestal had ik op de houten zitbanken het rijk alleen, want West-Berlijners boycotten de S-Bahn. Ze was namelijk Oost-Berlijns - een van de vele absurditeiten in de gedeelde stad. De communistische spoorbeheerders lieten de stationnetjes wonderschoon vervallen en gaven vreemde flora en fauna langs de rails unieke kansen.

Ze bestaan nog steeds, die pittoreske S-Bahnstations uit vervlogen tijden, óók hier in Oost-Berlijn. Maar ze worden in sneltreintempo 'aan de eisen van deze tijd' aangepast. Op dit moment is Ostkreuz in mijn wijk Friedrichshain aan de beurt - een vijfjarenplan dat het transport ook niet bepaald sneller maakt. Het eerste treurige teken was, een jaar of twee geleden, het vellen van de ring met reusachtige bomen op een perron dat tot 1989 als picknickplek voor het S-Bahn-personeel en daarna als romantische ontmoetingsplek voor jongeren had gediend. De kiezeltjes, het smeedijzer, het bakstenen wachtershuisje - ze zullen niet terugkeren.

De oude rood-gele wagons blijven wel. Een flink deel blijkt aan metaal-, aan rem-, dan wel aan algehele *Kreislauf*-moeheid te lijden. Maar omdat ze een unieke stroomvoorziening hebben, kunnen ze niet door andere Duitse treinwagons worden vervangen. De Deutsche Bahn, die tevens eigenaar van de S-Bahn is, heeft aangekondigd een paar na 1990 stilgelegde Oost-Berlijnse treinwerkplaatsen weer te openen. Met tegenzin, want de reparaties kosten bakken vol geld. De dure reparaties aan de treinen en aan het in 1882 aangelegde spoor, maakt het voor politiek Berlijn niet aantrekkelijk het vervoer meer in eigen hand te nemen.

Wie denkt dat twee onverenigbare stroomsystemen op één plek niet van deze tijd zijn, heeft nog nooit in Bad Bentheim aan de Duits-Nederlandse grens op de locomotiefwisseling staan wachten. Wanneer de trein na tien minuten verder rijdt, is er een aanzienlijke kans dat de verwarming het niet doet, om maar te zwijgen van de leeslampjes. 'U mag blij zijn dat het grote licht het nog doet', gaf de vlotte

Nederlandse conducteur me een keer als weerwoord. 'De Nederlandse en Duitse stroomvoorziening op het spoor is verschillend, en het is elke keer weer gokken tot waar in de trein de stroom na de ontkoppeling volledig blijft functioneren.'

Sindsdien neem ik extra kleren en water mee als ik tussen Berlijn en Amsterdam spoor. Dat vocht is vooral in de volle zomer zinvol, wanneer je in sommige wagons ná Bad Bentheim naar lucht hapt omdat de airco het begeven heeft. Dan loop ik, wijsgeworden, een paar wagons verder, waar de koeling soms nog wel functioneert. Onderweg passeer ik tientallen reizigers, Nederlanders en Duitsers, die verenigd in katzwijn liggen. Ze zijn niet eens meer bij machte om de ernst van hun situatie in te zien: er wordt niet luidkeels geprotesteerd (de Hollanders) of naar het gezag gezocht (de Duitsers).

Leeslampjes

Waarom ik dan niet, in plaats van de IC via Osnabrück, de ICE via Duisburg (beetje duurder, niet sneller) neem? Vanwege diezelfde leeslampjes! Die zijn er namelijk niet; je zit in die ICE 's avonds in het duister. Want tussen het grote licht boven aan de zijkanten en mij liggen koffers opgestapeld. 'Ja mevrouw, dat is een designfout', zei desgevraagd de Duitse conducteur met een ontwapenend schuldbesef.

Aardige jongens, die van de Deutsche Bahn. Het is dan ook een hele geruststelling dat de DB zich collegiaal bereid heeft verklaard ProRail en de NS te komen helpen, zoals De Telegraaf bij de eerste Nederlandse sneeuwvlok in december meldde.

Annemieke Hendriks woonde van 1980 tot 1982 in West-Berlijn, maakte in de jaren negentig veel reportages over Duitsland en woont sinds 2002 in Oost-Berlijn.

Afbeelding:

Onderste foto: [jurjen_nl/flickr.com](https://www.flickr.com/photos/jurjen_nl/)

Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://www.duitslandinstituut.nl).

Artikel: <https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/2656/in-de-trein>