

Der Pendler

Aus: Hara Takeshi: *Shisaku no gensen toshite no tetsudô* (Die Eisenbahn als Ausgangspunkt zum Nachdenken). Tôkyô (Kôdansha) 2014, S.176-179.

... bin jetzt 65. Bin vor fünf Jahren bei Erreichen der Altersgrenze in Pension gegangen und habe jetzt bei einer assoziierten Firma in Shinjuku noch eine kümmerliche Arbeit. (Der Bezirk Shinjuku ist eines der wichtigsten wirtschaftlichen und kulturellen Zentren in Tokyo.)

1969 heiratete ich, und wir wohnten in einer Mietwohnung in einem hölzernen Gebäude im Bezirk Suginami. Im folgenden Jahr sah ich in der Zeitung, dass Käufer gesucht werden für neue Eigentumswohnungen in Tama New Town. Die Wohnungen befanden sich in fünfstöckigen Blöcken aus Stahlbeton, und sie kosteten (damals) zwischen 3'400'000 und 3'980'000 Yen (das wären heute etwa 25 bis 27'000 Euro). Die Anzahlung betrug 30 bis 500'000 Yen; man konnte eine Hypothek aufnehmen, die in 20 Jahren zurückzuzahlen war. Angesichts dessen, was man damals verdiente, war das eine Summe zum Umfallen, doch dem Namen "New Town" haftete das Image einer heiteren Zukunft an. So plante ich, einen Traum zu kaufen und begab mich zur Japanischen Wohnungsbaugenossenschaft in Kudanshita.

Am 25.Oktober 1970 wurden die Käufer der Wohnungen durchs Los bestimmt. Ich sah meine Nummer am nächsten Tag in der Zeitung stehen und war sehr aufgeregt. Das werde ich nie vergessen. Endlich also konnte ich aus jener engen und übelriechenden Wohnung, in der man auch alles durchhörte, ausziehen. Wir legten unsere Ersparnisse zusammen und leisteten die Anzahlung.

Als die neuen Wohnungen im März 1971 im Wohnblock Suwa Nr. 2 bezugsbereit waren, zogen wir sogleich dorthin um. Unsere Wohnung hatte drei Zimmer und eine Küche und lag im 4.Stock. Sie entsprach unseren Erwartungen, es war wunderbar. Doch nun begann die Qual, zur Arbeit pendeln zu müssen. Weder die Sagamihara-Linie des Keiô-Konzerns noch die Tama-Linie des Odakyû-Konzerns waren betriebsbereit, und der Bus bis zum nächstgelegenen Bahnhof, Seiseki Sakuragaoka, steckte jeweils im Stau. So brauchte ich mehr als zwei Stunden ins Büro. Der Traum des New Town verflog bald und verwandelte sich in das Gefühl, auf einer abgelegenen Insel zu sein.

1974 erreichten die Linien sowohl des Odakyû- als auch des Keiô-Konzerns endlich Nagayama (in meiner Nähe). Auf der Keiô-Strecke gab es vorerst noch keine Eil- oder Schnellzüge, und auf der Odakyû-Strecke gab es keine durchgehenden Züge bis nach Shinjuku. So blieb dieses

Gefühl, auf einer abgelegenen Insel zu sein, weiter bestehen. Immerhin: Grundschulen schossen eine nach der anderen aus dem Boden, und aus den Parkanlagen schallte das fröhliche Geschrei von Kindern. Auch bei uns kamen zwei Kinder zur Welt. Im Tama Center, in Horinouchi, Minami Ôsawa, Karakida, überall entstanden New Towns. Warenhäuser öffneten, Universitäten kamen her, und Thema-Parks belebten die Landschaft. Es ging grenzenlos aufwärts. Davon war ich damals überzeugt.

Doch allmählich begriff ich: Dies war bloss eine Illusion. Die Bevölkerung der New Towns begann abzunehmen, die Grundschulen wurden zusammengelegt und verschwanden eine nach der andern, Universitäten räumten das Gelände, Warenhäuser schlossen die Pforten. Auch im Block Suwa Nr.2, wo ich wohnte, zogen die Kinder weg. Es blieben nur die Haushalte der betagten Eltern.

In ein Einfamilienhaus im Setagaya-Bezirk zu ziehen, zum Beispiel ins schicke Seijô-Viertel, das lag für uns nicht mehr drin. Doch ich machte eine Entdeckung! Auf der Odakyû-Strecke, die im Prinzip keine durchgehenden Züge von Shinjuku aus bis zu uns kannte, wurden 3 abendliche Super-Expresszüge namens *Homeway* mit reservierbaren Sitzplätzen eingeführt. Diese fuhren ohne Halt bis Shin Yurigaoka (die 23. Station ab Shinjuku) durch. So gehörte es nun zu meinem Tagesplan, nach der Arbeit etwas essen zu gehen und dann mit dem Zug *Homeway* Nr.79, Abfahrt in Shinjuku 21 Uhr 15, nach Hause zu fahren. Der Zuschlag für den Super-Expresszug betrug 400 Yen, doch da ich dafür vor der Abfahrt ein aufregendes Gefühl geniessen konnte, schien mir diese Summe eher gering.

Der Odakyû-Bahnhof in Shinjuku hat zwei Ebenen. Die tiefere Ebene ist für die Züge mit Halt an allen Zwischenstationen bis Shin Yurigaoka, oder für Teil-Eilzüge (mit Halt an 16 Zwischenstationen) oder Eilzüge (mit Halt an 9 Zwischenstationen). Super-Expresszüge, Schnellzüge (mit 6 Halten), beschleunigte Schnellzüge (mit nur 2 Halten) und Super-Expresszüge fahren von der oberen Ebene ab. Shinjuku ist ein Kopfbahnhof mit drei Geleisen auf jeder Ebene, die vier Bahnsteige sind zu beiden Seiten des Zuges angelegt. Um 20 Uhr 56 trifft zwischen Bahnsteig 1 und 2 der Super-Expresszug *Hakone* Nr.44 vom (Touristenzentrum) Hakone Yumoto ein, der dann als *Homeway* Nr.79 wieder ausfährt.

Kaum ist dieser Zug aus Hakone Yumoto angekommen, so beginnen schon die Fahrgäste des *Homeway* Nr.79 einzusteigen. Um 21 Uhr 05 trifft dann ein Schnellzug zwischen den Bahnsteigen 3 und 4 nebenan ein; dieser wird gleich zum Schnellzug nach Odawara mit Abfahrt 21 Uhr 16. Kaum gehen die Türen dieses Zuges auf, da sind alle Plätze sofort schon wieder mit

neuen Fahrgästen belegt. Dasselbe gilt auch für die Stehplätze; man kann sich nirgends mehr festhalten. Die Fahrgäste des Super-Schnellzugs *Homeway* Nr.79 steigen von Bahnsteig 2 herein. Damit die Fahrgäste des Super-Schnellzugs sich nicht mit denen des Schnellzugs nach Odawara vermischen müssen, lässt man diesen nur von Bahnsteig 4 besteigen. Wer also dort drüben auf Bahnsteig 4 noch auf den wartenden Schnellzug will, muss sich durch die Reihen der Wartenden kämpfen, die sich bereits für den folgenden Schnellzug dort aufgestellt haben.

Auf Bahnsteig 2 dagegen herrscht eine ganz andere Atmosphäre. Der *Homeway* Nr.79, der um 21 Uhr 15 abfährt, ist schon um 21 Uhr 43 am ersten Halt in Shin Yurigaoka, 49 in Nagayama, wo ich aussteigen werde, 53 in Tama Center, und 55 an der Endstation Karakida. Selbst wer also bis zum Ende durchfährt, schafft das in bloss 40 Minuten. Dennoch: Der Bahnsteig ist voll von Fahrgästen, die sich am Kiosk noch mit Zeitungen und Zeitschriften eindecken; einige kaufen sogar ein ganzes Essen. Für mich gibt's auf jeden Fall eine Dose Bier und etwas zum Knabbern.

Ich setze mich in meinen reservierten Sessel am Fenster, öffne gemütlich meine Bierdose, stecke mir Erdnüsschen in den Mund und blicke starr auf die Fahrgäste im Schnellzug nebenan. Diese wenigen Momente vor der Abfahrt schenken mir die höchsten der Glücksgefühle.

Schau mal da! Euch da, die ihr im schicken Seijō oder so wohnt, bin ich wenigstens in diesem Augenblick überlegen! Ausser denen, die in Shin Yurigaoka aussteigen, wohnen wohl alle, wie ich, im Tama New Town. Also dürften sie alle diesen Super-Schnellzug genommen haben, um dieselben Momente wie ich zu geniessen!

Nach 40 Minuten steige ich, alleine für mich, in der Dunkelheit die langen Treppen hoch bis zum Block Suwa Nr.2. Vierzig Jahre sind vergangen, seit wir hierherzogen. Und nun wird der Block abgerissen; der Ort, auf den wir einst so stolz waren, wird von der Wirklichkeit ausgelöscht, die irgendwann einmal über alles siegt.

Nachwort: Der Block Suwa Nr.2 ist im Oktober 2013 durch die privat gebauten Eigentumswohnungen *Brilla Tama New Town* ersetzt worden; am 19. Januar 2014 wurden sie mit einem grossen Event eröffnet.