



Berlin im Jahre 1877. In rasanter Geschwindigkeit wächst die junge Hauptstadt des Deutschen Reiches. Überall entstehen Wohngebiete, Industrie und Gewerbe. Auch in den Städten Charlottenburg, Rixdorf und Wilmersdorf, die längst noch nicht zu Berlin gehören. Der Straßenverkehr explodiert, Infrastruktur muss errichtet werden. Nach dem Bau von Eisenbahnlinien und der Stadtbahn soll zusätzlich zur 1865 eingeführten Pferdebahn eine elektrische Hochbahn errichtet werden...

„Das Attentat“ ist kein Roman im herkömmlichen Sinne. Eingebettet in der fiktiven und spannenden Erzählung über die beiden Hauptfiguren, erfährt der Leser viele Fakten über das Leben im ausgehenden 19. Jahrhundert. Das Buch lebt von lebendigen Dialogen, von wundervoll antiquiertem und noch sehr französisch belegtem Deutsch bis hin zum einfachen Berlinisch der „Arbeiterklasse“. Horst Bosetzky ist ein spannendes, humorvolles und informatives Werk mit viel Berliner Lokalkolorit gelungen.

Wir treffen Horst Bosetzky in der U-Bahn-Station Klosterstraße. Dort steht noch ein „AI“-Triebwagen der Schöneberger U-Bahn, einem der ersten U-Bahnwagen wie sie in seinem neuen Roman „Das Attentat“ vorkommt. Wenn schon im Titel von einem Verbrechen die Rede ist, dürfen wir wohl einen Kriminalroman erwarten. Bosetzky widerspricht: „Es ist in gleichem Maße ein Familien-, Berlin-, Kriminal- und U-Bahnroman. Im Hinblick auf die erste U-Bahn-Strecke auch ein wenig ein Sachbuch.“ Es erzählt die Geschichte einer Freundschaft zweier junger Männer, die Ende des 19. Jahrhunderts im boomenden Berlin bei Siemens & Halske Arbeit suchen. Nur Herrmann gelingt dies, während seinem Freund Ludwig der Traum von der gemeinsamen Erschaffung eines neuen Verkehrsmittels verwehrt bleibt. Auf den nunmehr getrennten Lebenswegen werden sie zu Rivalen und später sogar zu erbitterten Feinden.

Eigentlich sollte der Roman „Das Attentat auf die Ministerfahrt“ heißen. Zur Einweihung der U-Bahnlinie sind Familie Siemens und einige Minister mitgefahren. Bosetzky: „Der Kaiser sollte auch mit, wollte aber nicht. Aber die ‚Ministerfahrt‘ ist weggefallen, weil der Verlag meinte, der Titel wird zu lang und passt nicht auf das Cover.“

Alles wie damals

Planung, Genehmigung und Bau der ersten U-Bahnlinie durch Siemens & Halske nehmen einen großen Raum in der Erzählung ein. Bosetzky lässt dazu auch die Herren Werner von Siemens und den zuständigen Stadtbaurat James Hobrecht auftreten, ebenso wie den späteren Stammarchitekten der Verkehrsbetriebe, Grenander. „Kein Zeitzeuge Werner von Siemens“ lebt noch. Zu Siemens und Grenander findet man noch Biografien. Aber es gibt keine Tonbildauf-

nahmen. Da muss man wie ein Archäologe vorgehen, der aus drei Scherben eine Amphore rekonstruiert. Wir wissen dann, der Rest ist aus weißem Gips, aber die Teile da haben die alten Griechen gemacht. Wo ich eine Scherbe gefunden habe, ist das im Buch dann echt. Den Rest hab ich nach bestem Wissen und Gewissen und teilweise auch aller wissenschaftlichen Sorgfalt zusammengestellt. Aber es bleibt Spekulation.“

Auch die fiktiven Charaktere werden so plastisch beschrieben, dass man denkt, sie hätten wirklich gelebt. Gab es historischen Vorbilder? Bosetzky: „Die Beamten Blumenthal und Abendrot sind z.B. erfundene Figuren. Ich hab sowohl in meiner Zeit bei Siemens als auch in Bremen viele Beamte kennengelernt. Also hab ich mich gefragt, was mögen damals in den Büros für Typen gesessen haben, hat einer rasonniert oder alles abgenickt. Letzten Endes hab ich Charaktere genommen, die am besten passten, um Dialoge zu führen. Man sucht sich das zusätzliche Personal nach den Konstruktionsvorgaben des Romans aus.“

Im „Attentat“ fallen besonders die lebendigen Dialoge auf. Wieviel Recherche ist notwendig, um sich in eine Zeit einzufühlen, die 100 Jahre zurückliegt? „In der Stadtbibliothek in der Breiten Straße gibt es alle alten Zeitungen auf Mikrofilm. Da steht natürlich einiges drin von der Sprache. Es ist aber auch die Zeit meiner Großmutter, der Schmöckwitzer Oma und ihrer Geschwister.“ An der Sprache der Charaktere kann man auch erkennen, welcher sozialen Schicht sie angehören. „Meine Familie wohnte in der Wrangelstraße nahe den Kasernen. Meine Mutter und meine Großmutter haben teilweise den vornehmen Ton der Offiziersgattinnen angenommen. Das hab ich noch im Ohr. Als ich Kind war, haben die noch Trottoir und Paravent gesagt.“

„Ich streite gelegentlich mit meinem Sohn. Ich bin ja Neuköllner vom Hinterhof, aber meine Mutter hat nicht berlinert. Mein Vater konnte, hat aber auch nicht. Wenn ich heute berlinere, sagt mein Sohn ‚Vatter, tu nicht so! Wir sind hier nicht in der DDR! Du musst nicht Deine proletarische Herkunft nachweisen.‘ Die DDR-Leute haben das Berlinern richtig kultiviert, auch um die Sachsen zu ärgern.“

Bosetzky beschreibt in seinem Roman die Verkehrsplanung im kaiserlichen Berlin als schwerfällig – ebenso wie heute? „Berlin war schon immer die Stadt der Bedenkenträger. Wenn jeder seinen Senf dazugeben muss, dann dauert das eben.“ Dabei



betrachtet er die demokratische Entscheidungsfindung durchaus differenziert: „Wenn man eine Sache trotz ewigen Diskutierens nicht durchsetzen kann, bleibt sie eben liegen und man versucht es zwei Jahre später nochmal. Es geht auch ohne U 55. Die Langsamkeit ist der Preis für die Demokratie, aber es ist die bessere Gesellschaftsordnung.“

Wenn Bosetzky das gemütliche sonntägliche Kaffeetrinken mit Omas und Tanten beschreibt, fragt man sich, wieviel Nostalgie er verträgt. „Am liebsten hätte ich im Biedermeier gelebt, der Zeit vor der 48er Revolution. Wahrscheinlich hätte ich mich genauso wie Fontane auch irgendwo versteckt. Hätten die Liberalen eine konstitutionelle Monarchie nach englischen Muster oder ein System wie in den USA durchgesetzt, wäre in Deutschland vieles besser gelaufen. Da hätte ich gern auf den Barrikaden mitgekämpft.“

Wie in vielen Romanen und Drehbüchern vorher spielt auch im „Attentat“ der ÖPNV eine große Rolle. Woher stammt dieses Interesse? „Busse und

Bahnen sind ebenso Passion wie Obsession von mir. Abends lese ich diverse Fachblätter – und den ‚Kutscher‘.

Schon in meinem ersten Krimi ‚Schau nicht hin - schau nicht her‘ ist eine schöne U-Bahnjagd drin. Westberliner entsorgen eine Leiche im DDR-Gebiet. Die haben spekuliert, dass die Kripos in Ost und West nicht zusammenarbeiten würden. Der Ostberliner Fahnder findet den Täter heraus, kommt durch einen Trick in den Westen und fährt ihm in der U-Bahn hinterher. Wenn ich ihn auf der Transitstrecke erwische, etwa am Bahnhof Friedrichstraße, kann ich ihn aus dem Zug stoßen, dann wird er verhaftet. Da kommt die Spannung daher, dass einer durch den Osten fahren muss, durch die Geisterbahnhöfe, wo der Zug ja hätte stoppen können.“

Spannender Zug

Die Nahverkehrsmittel bieten dem Autoren etlicher Kriminalromane und -drehbücher viele Möglichkeiten: „Man kann – hört sich jetzt schrecklich an – jemanden im Gedränge auf die Schienen stoßen, um ihn zu ermorden. Spannend ist auch, wenn jemand durch den Tunnel läuft, da ist die Stromschiene mit 750 Volt – eine Berührung und man schmürgelt dahin. Oder der Gedanke, jeden Moment kann ein Zug kommen. Auch auf der Hochbahnstrecke, wie jetzt im ‚Attentat‘, geht es darum, nicht auf die Straße zu stürzen. Außerdem hatte ich niemals ein Auto oder einen Führerschein. Dabei bin ich kein Autohasser oder besonders umweltbewusst. Viel bedrohlicher finde ich die Radfahrer auf dem Bürgersteig.“

In der Nachkriegszeit hat Bosetzky bei der Siemens AG gelernt. Ihr ist das Buch gewidmet. Auf ein Dankeschön aus der Münchner Zentrale des Unternehmens wartet Bosetzky noch: „Bei Siemens ist niemand mehr, den ich kenne. Eine Reaktion käme wahrscheinlich erst, wenn das ‚Attentat‘ verfilmt würde und einen Oscar gewonnen hätte.“



Der Kutscher verlost – mit freundlicher Unterstützung des Jaron-Verlags – zwei Exemplare von „Das Attentat“. Einfach eine E-Mail bis 15. Dezember 2008 an kutscher@berlintransport.de mit dem Betreff Das Attentat schicken. Teilnehmen dürfen alle MitarbeiterInnen der BT Berlin Transport mit Ausnahme der Kutscher-Redaktion. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.