

Die Geschichte vom Eisenbieger

Die Sache ist schon ein wenig her. Verjährt? Man weiß nicht so recht. Deswegen sollte ich den Namen ändern. Also ich nenne ihn jetzt mal Manfred W. aus Berlin. West-Berlin genau genommen. Ein Ureinwohner, der noch niemals (jedenfalls damals nicht), die eingemauerte Stadt verlassen hatte.

Von Beruf Eisenbieger und später Student an der Filmakademie in Berlin (dffb). Dort lernte ich ihn kennen. Wir erweiterten unseren Horizont. Und er lernte bei der »Horizontenerweiterung« eine Dame aus »Westdeutschland« kennen. So nannten die eingemauerten Bewohner der Insel uns, die wir aus Hamburg oder anderen Städten kamen. Sie hatte ihm erzählt, dass ihr Vater Besitzer einer Marmeladenfabrik sei. Was Frauen alles so erfinden.

Aber vielleicht kam sie ja wirklich aus Bad Schwartau. Jetzt wohnte sie jedenfalls in Hamburg (Am Großneumarkt / Damals wollten da alle hin) und bekam oft Besuch von dem Studenten aus Westberlin. Der hatte sein Leben komplett umgestellt. Nicht mehr morgens um fünf aufstehen, hieß die erste Umstellung. Ein Mensch ohne Führerschein. Außer mir der zweite Mensch, der keinen hatte und auch keinen wollte. Wozu auch?

Also blieben nur bestimmte Transportmittel für ihn, um zu dieser Dame (er hatte damals einen anderen Ausdruck dafür) am Großneumarkt zu gelangen. Er wählte die Bahn. Die Deutsche Reichsbahn. Der Zug, ein Interzonenzug. Ein D-Zug, der wegen langer Liegezeiten, Kontrollen und den obligaten Schäferhunden, die immer an den Zügen rochen, ob sich hier nicht westberliner Flüchtlinge aufhielten, die in den realen Sozialismus deutscher Prägung wollten . . . oder in der anderen Richtung westdeutsche Flüchtlinge in den real existierenden Sozialismus, wie er auch genannt wurde, einsickern wollten.

Vermutlich weil die Schäferhunde immer nix gerochen haben, brauchten die Züge von Hamburg nach Berlin oder umgekehrt manchmal sieben Stunden, um die 270 km lange, eingleisige Strecke zu bewältigen. Die Eingleisigkeit der Strecke und der dadurch erreichte siebenstündige Aufenthalt von Westdeutschen und Westberlinern standen in einem unmittelbaren Zusammenhang.

Man könnte es auch russische Didaktik nennen. So hatte das deutsche Volk der Westzonen und Westberlins sieben Stunden Zeit, darüber nachzudenken, ob die Russen 1945 wirklich ein Recht gehabt hatten, das zweite Gleis zu demontieren und nach Russland zu schaffen.

Ich fand immer, sie hatten. Auch die Wartezeiten, die dadurch entstanden, dass ein Gegenzug abgewartet werden musste, hatten durchaus einen didaktischen Sinn. Die Züge hielten niemals in einem der Bahnhöfe, denn die Schnüffelhunde waren fest stationiert. In Schwanheide und in Griebnitzsee. Kein Weg ist zu weit. Reisende Schäferhunde habe ich im Interzonenzug niemals erlebt .

Jedenfalls kam Manfred W. (durch die komplette Lebensumstellung) immer auf den letzten Drücker im Bahnhof Zoo an. Nebenbei: Es gab ja auch nur wenige Züge, die die Stadt verließen oder erreichten. Waren es zwei Zugpaare, oder nur eins? Man vergisst ja

so schnell.

Jedenfalls blieb Manfred W. keine Zeit, um vorher noch eine Fahrkarte zu kaufen. Also sprang er immer flugs in die erste Klasse und wenn dann der Kontrolleur kam, war sein Standard Satz: »Ich brauche noch einen erster Klasse Zuschlag«.

Wer Manfred W. kennt, der glaubt ihm, dass er sich nichts dabei gedacht hat. Vielleicht ist es ihm ja irgendwann aufgefallen, dass das eigentlich ganz schön billig ist, diese Fahrt von Berlin nach Hamburg., nur mit dem »Erster Klasse Zuschlag«.

Aber es fehlten ihm auch die richtigen Vergleiche. Die S-Bahn in Berlin wurde zu jener Zeit von vielen Westberlinern boykottiert. Sie gehörte den bösen Kommunisten aus der Ostzone (eben auch Reichsbahn), die dem Kapitalismus in Westberlin mit Kampfpreisen, (waren es 10 Pfennig für eine Fahrt?) den Garaus machen wollte.

Jedenfalls war das eine gute Propaganda. Und so stiegen auch die Preise bei der BVG nicht ins Unendliche, wie sie das heute tun.

Die Beziehung mit der Marmeladentochter dauerte bei Manfred W. so lange, wie Beziehungen bei Manfred W. eben dauern. Manchmal fuhr er jedes Wochenende nach Hamburg.

Bis eines Tages ein Schaffner (oder war es gar eine Schaffnerin?) ihn dann doch mal (nach Verkauf des 1. Klasse Zuschlages) nach der Fahrkarte gefragt hat. Geistesgegenwärtig hat er dann bezahlt, ohne viel zu Murren. Von wegen, ich mach das schon seit fünf Jahren oder so.

Und jetzt müsste das ja auch lange verjährt sein, oder? Und wenn nicht: Ist die Deutsche Bahn überhaupt die Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn, wo es den Staat doch auch schon lange nicht mehr gibt.

Dennoch erscheint es Manfred W. besser in der Anonymität zu verbleiben. Er hatte sich noch kurz die Frage gestellt, ob man im Sozialismus überhaupt Schwarzfahren kann, wo doch alles, also auch die Eisenbahn, dem Volk gehört. Man kann sich ja auch nicht selber beklauen. Besser ist jedenfalls, so beschloss Manfred W., die Namen nicht zu nennen. In beiden Systemen.

Man kann ja nie wissen was da noch so kommt, meint Berichterstatter: Stinki Mueller.